

КИЇВСЬКИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ
СУДОВИХ ЕКСПЕРТИЗ
МІНІСТЕРСТВА ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ

СУДОВІ ЕКСПЕРТИЗИ В ПРОЦЕСУАЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

Навчальний посібник

Випуск третій

Київ
Видавництво Ліра-К
2023

УДК 343.98
С89

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Київського науково-дослідного інституту судових експертиз
Міністерства юстиції України
(протокол № 3 від 29.03.2023)*

Рецензенти:

*В. В. Лисенко, доктор юридичних наук, професор;
Ю. М. Чорноус, доктор юридичних наук, професор;
Є. Д. Лук'янчиков, доктор юридичних наук, професор.*

С 89 **Судові експертизи в процесуальному праві України:** навч. посіб. – Київ : Видавництво Ліра-К, 2023. – Вип. 3. – 366 с.
ISBN

У навчальному посібнику розглядаються питання процесуального регулювання, методичного забезпечення і проведення судових експертиз, що застосовуються в слідчій та судовій практиці.

В посібнику розкриті як традиційні, так і новітні види судових експертиз, впроваджені у практичну діяльність науково-дослідних установ, які здійснюють судово-експертне забезпечення правосуддя.

Видання розраховано на працівників судово-експертних установ, органів досудового розслідування та прокуратури, суддів, адвокатів, викладачів, аспірантів, студентів закладів вищої освіти і може бути корисним практикуючим юристам та особам, які навчаються (стажуються) з метою отримання кваліфікації судового експерта.

Адреса головної організації:
03057, Київ, вул. Смоленська, 6
Тел. / факс: 200-29-11, 200-29-29

ISBN

© Київський НДІСЕ, 2023
© Видавництво Ліра-К, 2023

ЗМІСТ

СКОРОЧЕННЯ ТА УМОВНІ ПОЗНАКИ.....

ВСТУП.....

Розділ 1. ПРОЦЕСУАЛЬНИЙ ПОРЯДОК І ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ЕКСПЕРТИЗИ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ

1.1 Загальні положення.....

1.2 Порядок призначення експертного дослідження.....

1.3 Порядок призначення судових експертиз.....

1.4 Порядок проведення судової експертизи.....

1.5 Оцінка висновку експерта суб'єктом, який призначив експертизу
(залучив експерта).....

1.6 Особливості проведення судової експертизи в судовому засіданні.....

1.7 Терміни та їх визначення.....

Розділ 2. КРИМІНАЛІСТИЧНА ГАБІТОЛОГІЯ

2.1 Історія виникнення, становлення та розвитку вчення
про ідентифікацію людини за ознаками зовнішності.....

2.2 Криміналістична габітологія як галузь знань
про зовнішність людини.....

2.3 Поняття зовнішності людини як об'єкта криміналістичної
габітології.....

2.4 Словесний портрет: методика складання.....

2.5 Суб'єктивні портрети як спосіб фіксації зовнішності людини.....

2.6 Портретна експертиза.....

2.7 Терміни та їх визначення.....

Розділ 3. ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНА ЕКСПЕРТИЗА З ДОСЛІДЖЕННЯ ОБСТАВИН І МЕХАНІЗМУ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

3.1 Історичні передумови виникнення, становлення та розвитку
інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і
механізму дорожньо-транспортних пригод.....

3.2 Інженерно-транспортна експертиза з дослідження технічного
стану транспортних засобів.....

3.3 Інженерно-транспортна експертиза з дослідження деталей
транспортних засобів.....

3.4	Комплексна медико-інженерно-транспортна трасологічна експертиза
3.5	Комплексна дорожньо-технічна і інженерно-транспортна трасологічна експертиза
3.6	Терміни та їх визначення.....

Розділ 4. АВТОТОВАРОЗНАВЧА ЕКСПЕРТИЗА З ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

4.1	Історичні передумови становлення та розвитку автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів
4.2	Поняття, предмет та завдання автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів
4.3	Порядок проведення автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів
4.4	Терміни та їх визначення.....

Розділ 5. ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНА ЕКСПЕРТИЗА ПОДІЙ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

5.1	Історичні передумови становлення та розвитку інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті
5.2	Поняття, предмет, об'єкт завдання інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті.....
5.3	Причини та види подій на водному транспорті.....
5.4	Проведення інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті
5.5	Терміни та їх визначення.....

Розділ 6. ТРАНСПОРТНО-ТОВАРОЗНАВЧА ЕКСПЕРТИЗА З ОЦІНКИ СУДНОПЛАВНИХ ЗАСОБІВ

6.1	Історичні передумови становлення та розвитку транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів
6.2	Поняття, предмет, об'єкт, завдання транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів
6.3	Особливості проведення транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів
6.4	Терміни та їх визначення.....

ВИСНОВКИ.....

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ.....

АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ

СКОРОЧЕННЯ ТА УМОВНІ ПОЗНАКИ

- а. с.** – аркуш справи;
абз. – абзац;
АП – аварійна подія;
ВАДС – система управління «водій – автомобіль (транспортний засіб) – дорога – середовище руху»;
ВТ – водний транспорт;
ВТВ – величина втрати товарної вартості;
ГБН – галузеві будівельні норми;
год. – година;
гр. – громадянин;
ДБН – державні будівельні норми;
ДСТУ – Державний стандарт України;
ДТП – дорожньо-транспортна подія;
ЄРДР – Єдиний реєстр досудових розслідувань;
ІМО – Міжнародна морська організація; номер, що привласнюється судну і який не може бути змінений ні при яких обставинах;
КК – Кримінальний кодекс України;
ККД – коефіцієнт корисної дії;
км / год – кілометр за годину;
КНДІСЕ – Київський науково-дослідний інститут судових експертиз МЮ України;
КПК – Кримінальний процесуальний кодекс України;
КТЗ – колісний транспортний засіб;
КТМУ – Кодекс торговельного мореплавства України;
ЛФП – лако-фарбове покриття;
м. – метр;
МВС – Міністерство внутрішніх справ України;
МКСОМ – Міжнародний комітет зі стандартів оцінки майна;
ММС – мале / маломірне судно;
МОЗ – Міністерство охорони здоров'я України;
МПЗЗС – Міжнародні правила запобігання зіткненню суден;
МР – міжнародний ринок;
МЮ – Міністерство юстиції України;
НДУСЕ – науково-дослідна установа судових експертиз Міністерства юстиції України;
НДР – науково-дослідна робота;
ОВТ – об'єкт водного транспорту;

п. – пункт;
п. п. – підпункт;
ПДВ – податок на додану вартість;
ПЗ – плавучий засіб;
ПЗЗС (МПЗЗС) – (Міжнародні) Правила запобігання зіткненню суден у морі;
р. – рік;
рр. – роки;
СЕУ – судово-експертні установи;
СЗ – судноплавний засіб;
СОУ – стандарт організації України;
СРЗ – судноремонтний завод;
СРСР – Союз Радянських Соціалістичних Республік;
ст. – стаття;
ст. ст. – статей;
СУ ГУ НП – слідче управління Головного управління Національної поліції;
ТЗ – транспортний засіб;
ТТХ – тактико-технічні характеристики;
ч. – частина.

ВСТУП

Останні роки характеризуються докорінними змінами у соціально-економічному та політичному житті нашого суспільства. Процес відродження України як сильної та незалежної держави пов'язаний з подоланням чималих труднощів. В умовах повномасштабної агресії РФ, Україна відстоює свою територіальну цілісність, незалежність, приналежність до Європейської цивілізації і водночас, ті засадничі цінності, права і свободи, що лежать в основі західного світу.

У зв'язку з появою нових завдань, під час розслідування військових злочинів, вчинених країною агресором, гостро постає питання належного рівня експертного забезпечення правосуддя в умовах війни.

Аналіз сучасної слідчої і судової практик свідчить про значні організаційні і методичні проблеми, з якими зіштовхуються правоохоронні органи, суди, юридичні особи і громадяни під час призначення (замовлення) і використання судових експертиз (експертних досліджень). Це пояснюється декількома обставинами. По-перше, у судочинстві в якості слідів кримінальних правопорушень надаються нові види об'єктів, які несуть інформацію про подію, що відбулася. По-друге, унаслідок розвитку експертних методів і методик застосовуються нові галузі наукового знання. Ці тенденції обумовлюють становлення нових і вдосконалення існуючих видів судових експертиз. Кожна нова експертиза потребує від осіб, які її призначають (замовляють), вирішення чисельних і складних задач, що включають чітке визначення предмету і можливостей експертиз, підготовку об'єктів для дослідження, вибір експерта або експертної установи, а після отримання висновку експерта – його оцінку і використання в ході розслідування кримінального правопорушення і розгляду цивільних, господарських та адміністративних справ.

Під час підготовки посібника, вивчені і використані належні до тематики даного видання праці вчених у галузі теорії судової експертизи, криміналістики, кримінального процесу, зокрема В. П. Бахіна, О. В. Бауліна, В. Д. Берназа, Т. В. Варфоломєєвої, Л. М. Головченко, В. Г. Гончаренка, І. В. Гори, А. В. Іщенко, Н. І. Клименко, В. К. Лисиченка, Є. Д. Лук'янчикова, Н. М. Ткаченко, Н. В. Нестор, Г. М. Надгорного, І. А. Петрової, І. В. Пирога, О. Г. Рувіна, О. О. Садченка, М. В. Салтєвського, М. Я. Сегая, Е. Б. Сімакової-Єфремян, Ю. М. Черноус, М. Г. Щербаковського, В. Ю. Шепітька, В. В. Юсупова та інших науковців.

Зазначені вчені внесли гідний вклад у теорію судової експертизи, криміналістику та кримінально-процесуальне право, удосконалення законодавства і практичної діяльності.

Посібник «Судові експертизи у процесуальному праві України» (випуск третій) містить теоретичні і практичні рекомендації з таких тематичних розділів: процесуальний порядок і особливості проведення експертизи у кримінальному провадженні; криміналістична габітологія; автотехнічна експертиза; експертне дослідження з оцінки колісних транспортних засобів та їх складових у судовій практиці на минулу дату; інженерно-транспортна експертиза з дослідження подій на водному транспорті; експертне дослідження з оцінки судноплавних засобів.

У виданні суттєва увага приділена методиці проведення окремих видів експертиз. Надані рекомендації щодо підготовки матеріалів для призначення, проведення експертного дослідження, оцінки, перевірки і використання висновку експерта з метою встановлення обставин вчиненого правопорушення. Відображені сучасні можливості поширених у судочинстві судових експертиз, вказані об'єкти дослідження, особливості методики їх проведення.

Викладені у посібнику теоретичні матеріали і практичні рекомендації можуть бути використані як досвідченими науковцями та практиками у галузі судових експертиз, так і експертами-початківцями, викладачами закладів вищої освіти, працівниками правоохоронних органів, судів та іншими фахівцями, діяльність яких пов'язана з призначенням і проведенням судових експертиз та використанням їх результатів у судочинстві.

РОЗДІЛ 1

ПРОЦЕСУАЛЬНИЙ ПОРЯДОК І ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ЕКСПЕРТИЗИ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ

1.1 Загальні положення

Здійснення кримінального судочинства в сучасному суспільстві потребує постійного використання спеціальних знань, тобто знань у галузі науки, техніки, мистецтва або ремесла, якими не володіють слідчі, прокурори, судді, адвокати на рівні, необхідному для неупередженого і об'єктивного з'ясування окремих фактів та обставин, що за законом потребують обов'язкового встановлення або мають важливе правове значення під час доказування у кримінальному провадженні.

Проведення експертизи під час розслідування кримінальних правопорушень є основною процесуальною формою використання спеціальних знань, призначеною забезпечити застосування уповноваженими особами і органами кримінальної юстиції останніх досягнень сучасної науки і техніки для вирішення завдань кримінального судочинства.

І хоч експертиза давно увійшла в практику кримінального судочинства та стала невід'ємною частиною системи його процесуальних дій, що спрямовані на встановлення фактичних обставин кримінального правопорушення, її роль як об'єктивного засобу доказування постійно зростає. Як відомо, процес збирання доказів у одному провадженні нерідко налічує десятки судових експертиз, проведених експертами різних спеціальностей [20, с. 3]. У теперішніх умовах криміналізації українського суспільства та збільшення в структурі злочинності питомої ваги неочевидних тяжких і особливо тяжких злочинів все важче знайти кримінальне провадження, в якому всі обставини предмета доказування судом були встановлені без використання висновку хоча б однієї судової експертизи.

Разом з тим слідча і судова практика насичена повторними та додатковими експертизами, фактами порушення і неналежного використання професійними суб'єктами кримінально-процесуальної діяльності (слідчими, прокурорами, адвокатами та іншими) правових норм інституту судової експертизи, а також прикладами невдалого залучення експертів та використання можливостей

судової експертизи у кримінальному провадженні. Зловживання сторін своїми процесуальними правами та невиконання покладених на них процесуальних обов'язків у зв'язку з призначенням і проведенням експертиз спричиняють надмірне завантаження експертів непотрібними й досить витратними для державного бюджету експертизами та призводять до порушення засад кримінального провадження (розумності строків, недоторканності права власності тощо) і прав його учасників.

Так, за висновком міжнародних експертів у сфері прав людини, слідчі та прокурори в Україні часто приховують до закінчення розслідування результати експертиз від сторони захисту й невикористовують відмовляють у задоволенні її клопотань про надання матеріалів експертиз для ознайомлення, чим порушують право на захист [32, с. 45]. Констатується й непропорційність вжитих заходів для проведення експертизи, коли понад рік вилучені предмети не повертаються до їх володільців через довге очікування проведення експертизи [37, с. 22].

Це вказує на необхідність здійснення нових наукових досліджень і нормотворчих розробок з метою подальшого удосконалення інституту судової експертизи та вимагає постійного вивчення професійними учасниками кримінально-процесуальних відносин (дізнавачами, слідчими, прокурорами, керівниками органів досудового розслідування та прокуратури, слідчими суддями, суддями, судовими експертами, адвокатами) можливостей судової експертизи і особливостей її проведення у кримінальному провадженні, а також обов'язкового дотримання уповноваженими суб'єктами кримінальної юстиції положень чинного законодавства, яке регулює порядок проведення експертизи у кримінальному судочинстві.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про судову експертизу» судова експертиза являє собою дослідження на основі спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо об'єктів, явищ і процесів з метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду [101].

Проведення експертизи як слідчої (розшукової) дії, тобто процесуальної дії, спрямованої на отримання (збирання) доказів або перевірку вже отриманих доказів у конкретному кримінальному провадженні, врегульовано нормами, закріпленими у ст. ст. 242-245 глави 20 «Слідчі (розшукові) дії» чинного КПК України [63]. Внаслідок проведення експертизи та застосування судовим експертом спеціальних знань у кримінальному провадженні з'являються нові, раніше невідомі учасникам кримінального провадження фактичні дані, або підтверджуються чи спростовуються ті факти, що раніше вже були у ньому відомі, але за відсутності експертного дослідження викликали сумніви й потребували науково обґрунтованої перевірки на предмет їх дійсної достовірності. Отримані за результатами проведення експертизи фактичні дані формулюються у вигляді відповідей на поставлені для розв'язання судовому експерту стороною кримінального провадження, яка його залучила, або судом (слідчим суддею) питань й разом з іншими відомостями щодо дослідження відображаються у спеціальному процесуальному документі – висновку експерта, зміст і форма якого визначена у законодавстві.

Саме ці фактичні дані (факти, відомості, відомості про факти), викладені у висновку експерта, відіграють роль доказів під час доказування у кримінальному провадженні. Висновок експерта є процесуальним джерелом доказів (ч. 2 ст. 84 КПК України). При цьому виокремлення цих даних-доказів і їх процесуального джерела-висновку, в якому вони зосереджені, є умовним, оскільки вони являють органічну єдність. Їх роз'єднання практично є не можливим без втрати доказового значення і допускається лише абстрактно в ході розумової діяльності людини, зокрема, під час викладу науковцями своїх теоретичних міркувань та при здійсненні логічних операцій суб'єктами доказування, які відбуваються за законами логіки та знаходять своє відображення в промовах представників сторін у судових засіданнях і процесуальних документах. Складений експертом висновок та наявні у ньому відомості пов'язані між собою, оскільки з'являються одночасно із завершенням оформлення цього документу та існують у подальшому разом у такому нероз'єднаному документальному вигляді. Усе це на практиці призводить до їх ототожнення й уніфікованого використання терміну «висновок експерта» для позначення як доказів, так і джерела доказів, які мають однакове процесуальне значення з іншими доказами та видами процесуальних джерел доказів у кримінальному провадженні.

Слід зазначити, що упродовж дії чинного КПК України 2012 р. інститут експертизи у кримінальному провадженні неодноразово змінювався, а за такими змінами завжди з'являється як неоднозначний підхід юристів у можливостях використання призначених за різним порядком експертиз у тривалих судових процесах, так і не виключаються й певні помилки під час оцінювання їх результатів як доказів, оскільки у випадку порушення порядку призначення експертизи вони стають недопустимими.

Первинно експертиза проводилась на стадії досудового розслідування за зверненням сторони кримінального провадження, потерпілого або за дорученням слідчого судді. У період з 15.03.2018 до 17.10.2019 – за дорученням слідчого судді, наданим за клопотанням сторони кримінального провадження [97]. Після цього експертиза стала проводитися із залученням експертів сторонами або слідчим суддею за клопотанням сторони захисту [99].

Це дозволяє виокремлювати три етапи розвитку порядку проведення експертизи у кримінальному провадженні України: 1) з початку дії КПК України 2012 р. і до вступу в дію Закону України № 2147-VIII, коли експерта могли залучати сторони і потерпілий; 2) у період дії цього Закону, коли проведення експертизи призначалося лише за ухвалою слідчого судді; 3) з дня втрати дії «правок Лозового» й до сьогодні, коли експерта можуть залучити сторони або слідчий суддя у випадках, передбачених законом [51].

Також треба враховувати, що у період з 15.03.2018 до 17.10.2019 паралельно застосовувалися як первинний порядок, за яким експерта вправі були залучати сторони та потерпілий, так і той, який дозволяв це робити винятково слідчому судді або суду. Все залежало від моменту внесення відомостей про кримінальне правопорушення до ЄРДР, до 15.03.2018 вони були внесені чи після, оскільки

зміни до ст. 243 КПК України (у чинній на той час редакції) не мали зворотної дії в часі та застосовувалися до проваджень, які були внесені до ЄРДР після введення в дію цих змін (п. 4 § 2 розділу 4 Закону України № 2147-VIII).

Таким чином, за результатами проведення призначених у період з 15.03.2018 до 17.10.2019 експертиз у провадженнях, відомості про які були внесені до ЄРДР після 15.03.2018, сторони могли лише ініціювати проведення експертиз шляхом подачі до зазначених судових органів відповідних клопотань та участі в їх розгляді із висловленням свого ставлення щодо залучення експертів та кола і змісту питань, які необхідно розв'язати за результатами експертного дослідження. Інший порядок призначення експертиз у таких провадженнях суперечив діючим на той час нормам закону, і в силу положень ст. 86, ч. 1, п. 1 ч. 2, п. 2 ч. 3, ч. 4 ст. 87, ст. 89 КПК України його наслідком може стати рішення суду про визнання недопустимості використання висновку експерта як джерела доказів.

Тотальний судовий контроль, що діяв у період з 15.03.2018 до 17.10.2019, суттєво обмежував права сторін на використання можливостей експертизи, взагалі позбавив цього права потерпілого, створив зайві перепони швидкому, повному і неупередженому розслідуванню та виконанню інших, визначених у ст. 2 КПК України завдань кримінального провадження. Більшість з цих обмежень вже скасовані. І дійсно, судовий контроль за призначенням експертизи доцільний тільки якщо її проведення пов'язано із примусовим залученням особи. Проте, відновлення для потерпілого тих можливостей, які він мав раніше (як це було, наприклад, за першої редакції ст. 243 КПК України), до цього часу не відбулося. Тому зараз потерпілий не може у повній мірі скористатися своїми правами щодо збирання таких доказів і їх подання до слідчого, прокурора, суду, а положення п. 3 ч. 1 ст. 56, ч. 1 ст. 93 КПК України залишилися правовими фікціями.

Практично він може скористатися лише можливостями експертного дослідження, оскільки п. 6 ч. 1 ст. 13 Закону України «Про судову експертизу» наділяє судових експертів правом на договірних засадах проводити експертні дослідження з питань, що становлять інтерес для юридичних і фізичних осіб. Підставою для проведення такого дослідження є договір з експертом чи експертною установою, укладений за письмовою заявою (листом) замовника (юридичної або фізичної особи), з обов'язковим зазначенням його реквізитів, з переліком питань, які підлягають розв'язанню, а також об'єктів, що надаються (абз. 2 п. 1.8 розділу I Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5, зареєстрованої у Міністерстві юстиції України 03.11.1998 за № 705/3145 (у редакції наказу Міністерства юстиції України від 05.08.2021 № 2770/5) [100].

При цьому, як експертне дослідження не може замінити експертизу через відсутність певних правових гарантій її об'єктивності (попередження про відповідальність експерта за завідомо неправдивий висновок та відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків тощо), так і оформлений за результатами проведення такого дослідження висновок не

дорівнюється за своїм доказовим значенням до висновку експерта, а розглядається в процесі доказування лише як документ. Залучити ж експерта для проведення експертизи потерпілий зараз може тільки якщо він стає обвинувачем у суді. Як зазначено у постанові Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 04.10.2021, потерпілий є учасником кримінального провадження на загальних підставах, але до жодної із сторін цього провадження не належить, на стадії досудового розслідування він правами сторони обвинувачення не наділений та не користується. Лише у випадку, коли прокурор відмовився від підтримання державного обвинувачення в суді, а потерпілий погодився підтримувати його в суді, він користується правами сторони обвинувачення під час судового розгляду (ч. 2, ч. 4 ст. 340 КПК України) [91].

Для проведення експертизи у кримінальному провадженні потрібна наявність певної сукупності фактичних і формальних підстав. Фактичними підставами для проведення експертизи є дані, які вказують на необхідність застосування спеціальних знань для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження. Роль формальних підстав для проведення експертизи відіграють відповідні судові рішення (ухвала слідчого судді, ухвала суду), постановлені за результатами розгляду клопотання сторони кримінального провадження, а також постанови слідчого, прокурора про призначення експертизи (про залучення експерта) та договори з експертом чи експертною установою – якщо експертиза проводиться на замовлення сторони захисту, оскільки формулювання ч. 1 ст. 243 КПК України «за дорученням сторони кримінального провадження» не відповідає як ст. 110 КПК України, яка визначає форму і зміст процесуальних рішень слідчих і прокурорів, серед яких доручення не згадується, так і ч. 1 ст. 7-1 Закону України «Про судову експертизу», в якій прямо вказано, що підставою для проведення судової експертизи є відповідне судове рішення чи рішення органу досудового розслідування, або договір з експертом чи експертною установою – якщо експертиза проводиться на замовлення інших осіб.

Зі вступом у дію Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» від 17.06.2020 № 720-IX у системі кримінального судочинства України було відновлено провадження дізнання як форми досудового розслідування кримінальних проступків [98]. У зв'язку із цим на нормативно-правовому рівні був запроваджений так званий «висновок спеціаліста». підставою для отримання якого при з'ясуванні обставин вчинення кримінального проступку став запит службової особи підрозділу дізнання органу Національної поліції, органу безпеки, органу, що здійснює контроль за додержанням податкового законодавства, органу Державного бюро розслідувань, Національного антикорупційного бюро України, уповноваженої особи іншого підрозділу зазначених органів, які уповноважені здійснювати досудове розслідування кримінальних проступків (ч. 2 ст. 7¹ Закону України «Про судову експертизу»).

Проте, несприйняття висновку спеціаліста як процесуального джерела доказів при досудовому розслідуванні кримінальних проступків [3, с. 92-93; 123; 139], не створило на практиці якоїсь альтернативи висновку експерта, не похитнуло доказового значення судової експертизи, можливості якої досить активно використовуються зараз й самими дізнавачами.

І це зрозуміло, оскільки передбачені у законі засоби забезпечення об'єктивності під час застосування спеціальних знань у кримінальному провадженні та вимоги щодо структури і змісту оформлення результатів їх застосування стосуються лише висновку експерта.

Так, відповідно до ст. 101 КПК України, висновок експерта як докладний опис проведених експертом досліджень та зроблених за їх результатами висновків, повинен:

- містити обґрунтовані відповіді на запитання, поставлені особою, яка залучила експерта, або слідчим суддею чи судом, що доручив проведення експертизи;

- ґрунтуватися на наукових, технічних або інших спеціальних знаннях експерта та відомостях, які експерт сприймав безпосередньо або вони стали йому відомі під час дослідження матеріалів, що були надані для проведення дослідження;

- не виходити за межі спеціальних знань експерта;

- надаватися від імені експерта, який проводив експертизу й несе персональну відповідальність за правдивість викладених відомостей, тощо.

Частина перша ст. 102 КПК України встановлює, що у висновку експерта, який завжди має письмову форму, повинно бути зазначено: 1) коли, де, ким (ім'я, освіта, спеціальність, свідоцтво про присвоєння кваліфікації судового експерта, стаж експертної роботи, науковий ступінь, вчене звання, посада експерта) та на якій підставі була проведена експертиза; 2) місце і час проведення експертизи; 3) хто був присутній при проведенні експертизи; 4) перелік питань, що були поставлені експертові; 5) опис отриманих експертом матеріалів та які матеріали були використані експертом; 6) докладний опис проведених досліджень, у тому числі методи, застосовані у дослідженні, отримані результати та їх експертна оцінка; 7) обґрунтовані відповіді на кожне поставлене питання.

У висновку експерта обов'язково повинно зазначатися, що його попереджено про відповідальність за завідомо неправдивий висновок та відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків (ч. 2 ст. 102 КПК України). Якщо при проведенні експертизи будуть виявлені відомості, які мають значення для кримінального провадження і з приводу яких не ставилися питання, експерт вправі зазначити про них у своєму висновку. Висновок підписується експертом (ч. 3 ст. 102 КПК України).

Зазначені у КПК України вимоги щодо форми і змісту висновку експерта додатково деталізується у Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5, окремі положення якої будуть розкриватися й далі у цьому посібнику.

Отже системний аналіз положень чинного законодавства, що регулює здійснення кримінального судочинства та судово-експертної діяльності, вказує на наявність сукупності нормативних вимог, які забезпечують отримання завдяки проведенню судової експертизи максимально об'єктивних фактичних даних про важливі у кримінальному провадженні обставини і висновку експерта як окремого виду процесуальних джерел доказів для використання в процесі доказування (законність; науковість; обґрунтованість висновку; неупередженість, незалежність, компетентність і відповідальність експерта тощо), і яких бракує іншим формам застосування спеціальних знань у кримінальному провадженні. Саме завдяки гарантіям об'єктивності отриманих під час проведення судової експертизи висновків, вони і їх доказове значення відрізняються від будь-яких інших експертних досліджень та висновків (актів, довідок, консультацій, пояснень тощо) спеціалістів (науковців, аудиторів, ревізорів та інших). І про це слід завжди пам'ятати.

У відомчих нормативно-правових актах, що регулюють судово-експертну діяльність, також вживаються поняття судова експертиза та експертне дослідження, проте в них не встановлено чіткої різниці між цими поняттями, порядком їх призначення і проведення та правовим значенням їхніх результатів.

Так, п. 1.8 Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженої наказом Міністерства юстиції України 08.10.1998 № 53/5, встановлює, що підставою для проведення експертизи відповідно до чинного законодавства є процесуальний документ про призначення експертизи, складений уповноваженою на те особою (органом), або договір з експертом чи експертною установою, укладений за письмовим зверненням особи у випадках, передбачених законом, в якому обов'язково зазначаються її реквізити, номер справи або кримінального провадження або посилання на статтю закону, якою передбачено надання висновку експерта, перелік питань, що підлягають вирішенню, а також об'єкти, що підлягають дослідженню.

В інших випадках проводиться експертне дослідження, підставою для якого є договір з експертом чи експертною установою, укладений за письмовою заявою (листом) замовника (юридичної або фізичної особи), з обов'язковим зазначенням його реквізитів, з переліком питань, які підлягають розв'язанню, а також об'єктів, що надаються.

Результати проведення експертиз та експертних досліджень викладаються у письмовому документі – висновку експерта.

Отже, на сьогодні у кримінальному провадженні України діє як судовий, так і договірний порядок призначення судових експертиз. Також під час досудового розслідування дізнавач, слідчий і прокурор згідно КПК України наділені правом призначати експертизи. Експертні дослідження проводяться лише на договірних засадах.

1.2 Порядок призначення експертного дослідження

Експертне дослідження проводиться на підставі договору з будь-якою юридичною чи фізичною особою і не залежить від наявності у замовника певного статусу учасника кримінального провадження. Воно є єдиною можливістю звернення до експерта у випадку, якщо кримінальне провадження ще не розпочато.

Експертне дослідження призначається за договором з експертом чи експертною установою, укладеним за письмовою заявою (листом) фізичної чи юридичної особи – замовника, з обов'язковим зазначенням його реквізитів, з переліком питань, які підлягають розв'язанню, а також об'єктів, що надаються. Якщо договір укладається з конкретним експертом. Він проводить експертне дослідження на підставі договору. Якщо ж договір укладено з експертною установою, конкретного експерта визначає керівник цієї установи чи інша особа, до компетенції якої належить призначення експертиз (певних їх видів) конкретним експертам.

Зміст висновку експерта за результатами експертного дослідження практично не відрізняється від змісту висновку експерта, складеного за результатами проведення судової експертизи. Так, відповідно до п. 4.21 Інструкції експертні дослідження виконуються в порядку, передбаченому для проведення експертиз. Хід і результати таких досліджень викладаються у висновку експертного дослідження. Висновок експертного дослідження складається за структурою і змістом висновку експерта, за такими винятками: у вступній частині висновку зазначається, хто і коли звернувся до установи чи безпосередньо до експерта із замовленням про проведення дослідження, а також не вказується, що особа, яка проводить таке дослідження, попереджена про відповідальність за надання завідомо неправдивого висновку.

Висновок експертного дослідження має статус письмового доказу в судовому процесі і оцінюється судом в сукупності з іншими доказами. При цьому, допомога та консультації спеціаліста не замінюють висновок експерта, складений за результатами певного виду експертного дослідження.

1.3 Порядок призначення судових експертиз

Судові експертизи призначаються в договірному або судовому порядку. Договірний порядок призначення експертизи передбачає укладення договору з конкретним експертом чи експертною установою стороною захисту у кримінальному провадженні або потерпілим, який підтримує обвинувачення у суді, коли прокурор відмовився від підтримання обвинувачення.

Відповідно до ст. 243 КПК України, експерт залучається за наявності підстав для проведення експертизи за дорученням сторони .

Сторона захисту має право самостійно залучати експертів на договірних умовах для проведення експертизи, у тому числі обов'язкової.

У разі якщо для з'ясування обставин, що мають значення для кримінального провадження, необхідні спеціальні знання, сторона захисту має право звернутися з клопотанням про проведення експертизи до слідчого судді, в порядку та у випадках, передбачених ст. 244 КПК України, а саме якщо:

1) для вирішення питань, що мають істотне значення для кримінального провадження, необхідне залучення експерта, проте сторона обвинувачення не залучила його або для вирішення залученим стороною обвинувачення експертом поставлені запитання, що не дозволяють дати повний та належний висновок з питань, для з'ясування яких необхідне проведення експертизи, або існують достатні підстави вважати, що залучений стороною обвинувачення експерт внаслідок відсутності у нього необхідних знань, упередженості чи з інших причин надасть або надав неповний чи неправильний висновок;

2) сторона захисту не може залучити експерта самостійно через відсутність коштів чи з інших об'єктивних причин.

У клопотанні зазначаються: 1) короткий виклад обставин кримінального правопорушення, у зв'язку з яким подається клопотання; 2) правова кваліфікація кримінального правопорушення із зазначенням статті (частини статті) закону України про кримінальну відповідальність; 3) виклад обставин, якими обґрунтовуються доводи клопотання; 4) експерт, якого необхідно залучити, або експертна установа, якій необхідно доручити проведення експертизи; 5) вид експертного дослідження, що необхідно провести, та перелік запитань, які необхідно поставити перед експертом.

До клопотання також додаються: копії матеріалів, якими обґрунтовуються доводи клопотання, та документів, що підтверджують неможливість самостійного залучення експерта стороною захисту.

Клопотання розглядається не пізніше п'яти днів із дня його надходження до суду слідчим суддею місцевого суду, в межах територіальної юрисдикції якого здійснюється досудове розслідування, а в кримінальних провадженнях щодо кримінальних правопорушень, віднесених до підсудності Вищого антикорупційного суду, – слідчим суддею Вищого антикорупційного суду. Особа, яка подала клопотання, повідомляється про місце та час його розгляду, проте її неприбуття не перешкоджає розгляду клопотання, крім випадків, коли участь такої особи визнана слідчим суддею обов'язковою. Слідчий суддя, встановивши, що клопотання подано без додержання вимог, повертає його особі, яка його подала, про що постановляє ухвалу.

Відповідно до визначеного у ст. 244 КПК України порядку розгляду слідчим суддею клопотання про проведення експертизи, слідчий суддя під час розгляду клопотання вправі за клопотанням учасників розгляду або з власної ініціативи заслухати будь-якого свідка чи дослідити будь-які матеріали, що мають значення для вирішення клопотання про проведення експертизи.

Якщо особа, яка звернулася з клопотанням, доведе наявність підстав для призначення у судовому порядку експертизи, слідчий суддя вправі за

результатами розгляду клопотання своєю ухвалою доручити проведення експертизи експертній установі, експерту або експертам.

До ухвали слідчого судді про доручення проведення експертизи включаються запитання, поставлені перед експертом особою, яка звернулася з відповідним клопотанням. Слідчий суддя має право не включити до ухвали запитання, поставлені особою, яка звернулася з відповідним клопотанням, якщо відповіді на них не стосуються кримінального провадження або не мають значення для судового розгляду, обґрунтувавши таке рішення в ухвалі.

При задоволенні клопотання про залучення експерта слідчий суддя у разі необхідності має право за клопотанням особи, яка звернулася з клопотанням про залучення експерта, вирішити питання про отримання зразків для експертизи. Згідно з ч. 1 ст. 245 КПК України, вказані зразки відбираються стороною кримінального провадження, яка звернулася за проведенням експертизи або за клопотанням якої експертиза призначена слідчим суддею. У випадку, якщо проведення експертизи доручено судом, відібрання зразків для її проведення здійснюється судом або за його дорученням залученим спеціалістом.

Порядок відібрання зразків з речей і документів встановлюється згідно з положеннями про тимчасовий доступ до речей і документів, що встановлені у ст. ст. 160-166 КПК України. Відбирання біологічних зразків у особи здійснюється за правилами, передбаченими ст. 241 КПК України для проведення освідування особи. У разі відмови особи добровільно надати біологічні зразки слідчий суддя, суд за клопотанням сторони кримінального провадження, має право дозволити слідчому, прокурору (або зобов'язати їх, якщо клопотання було подано стороною захисту) здійснити відбирання біологічних зразків примусово.

Неприпустимим є призначення експертизи у випадках, коли з'ясування певних обставин не потребує спеціальних знань, а також якщо до експерта звертаються для з'ясування правових питань, вирішення яких віднесено законом до компетенції суду (зокрема щодо вини, неосудності чи недієздатності особи тощо).

1.4 Порядок проведення судової експертизи

Експертиза проводиться після надходження до експертної установи (експерта) документів про призначення експертизи (залучення експерта), об'єктів, зразків для порівняльного дослідження та, за клопотанням експерта, – матеріалів кримінального провадження (протоколів оглядів з додатками, протоколів вилучення речових доказів тощо).

У документі про призначення експертизи (залучення експерта) зазначаються такі дані: місце й дата винесення постанови чи ухвали; посада, звання та прізвище особи, що призначила експертизу (залучила експерта); назва суду; назва та номер провадження (справи); обставини провадження (справи), які мають значення для проведення експертизи; підстави для призначення експертизи; прізвище експерта

або назва експертної установи, експертам якої доручається проведення експертизи; питання, які виносяться на вирішення експертові; перелік об'єктів, що підлягають дослідженню (у тому числі порівняльних зразків та інших матеріалів, направлених експертові, або посилання на такі переліки, що містяться в матеріалах справи); інші дані, які мають значення для проведення експертизи.

У документі про призначення експертизи (залучення експерта) перераховуються всі об'єкти, що направляються на експертне дослідження, із зазначенням точного найменування, кількості, міри ваги, серії та номера (для грошей НБУ та іноземної валюти), інші відмінні індивідуальні ознаки. Якщо під час проведення експертизи об'єкт дослідження може бути пошкоджений або знищений, у документі про призначення експертизи повинен міститися дозвіл на його пошкодження або знищення.

Орієнтовний перелік питань, що можуть бути з'ясовані при проведенні відповідного виду експертизи, наведено у Науково-методичних рекомендаціях з питань підготовки і призначення судових експертиз та експертних досліджень, затверджених наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5.

Об'єкти дослідження надсилаються в експертну установу (експертові) в упаковці, що забезпечує їх збереження, та засвідчуються особою у передбаченому законодавством порядку. Речові докази і порівняльні зразки упаковуються окремо. Якщо в матеріалах справи є дані про особливості виявлення, вилучення, зберігання об'єкта дослідження або про інші обставини, що могли вплинути на його властивості та ознаки, про це має бути зазначено в документі про призначення експертизи (залучення експерта).

Коли об'єкт дослідження не може бути представлений експертові, експертиза може проводитись за фотознімками та іншими копіями об'єкта (крім об'єктів почеркознавчих досліджень), його описами та іншими матеріалами, доданими до справи в установленому законодавством порядку, якщо це не суперечить методичним підходам до проведення відповідних експертиз.

У разі призначення додаткової або повторної експертизи до експертної установи надаються також висновки попередніх експертиз з усіма додатками (фотознімками, порівняльними зразками тощо), а також додаткові матеріали, що стосуються предмета експертизи, які були зібрані після надання первинного висновку, а також мотиви та підстави для її призначення.

У документі про призначення експертизи для проведення комплексної експертизи зазначаються її назва та експертна установа, експертам якої доручено її проведення, а в разі участі в її проведенні особи, яка не працює в експертній установі, – також прізвище, ім'я та по батькові, освіта, спеціальність, місце роботи, місце реєстрації цієї особи, інші дані. Якщо проведення комплексної експертизи доручено експертам декількох експертних установ, у документі про призначення експертизи зазначається, яка з них є провідною, тобто яка з них здійснює організацію проведення експертизи, зокрема координацію роботи експертів і зв'язок з органом, який призначив експертизу.

Документ про призначення експертизи для проведення комплексної експертизи направляється в кожну з експертних установ-співвиконавців, а також особі, яка не є працівником експертної установи (якщо така особа залучена до проведення експертизи). Об'єкти дослідження і матеріали справи направляються провідній експертній установі. Якщо необхідно провести експертизу на місці події або огляд об'єкта за його місцезнаходженням, орган, що призначив експертизу, повинен забезпечити прибуття експерта, безперешкодний доступ до об'єкта, а також належні умови для його роботи, а в разі потреби викликати учасників процесу або інших осіб. У разі неявки таких осіб чи їх законних представників, що викликалися, у визначений час на місце події або огляду об'єкта, дослідження (огляд) проводиться без їх участі, про що зазначається у висновку.

Керівник експертної установи розглядає отримані матеріали і доручає відповідному структурному підрозділу експертної установи організувати проведення експертизи.

При цьому він може безпосередньо призначити експерта та встановити строк виконання експертизи відповідно до вимог законодавства або передати вирішення цих питань заступнику керівника експертної установи чи керівникові підрозділу. Якщо в експертній установі не проводяться певні види експертиз та відсутні фахівці з певної галузі спеціальних знань, керівник експертної установи повідомляє про це орган (особу), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), та повертає матеріали справи без виконання.

У випадку, коли в одному документі про призначення експертизи (залучення експерта) є питання, що стосуються різних видів експертиз, не пов'язаних між собою, керівник експертної установи визначає, які питання підлягають вирішенню у відповідному підрозділі та послідовність їх виконання.

Організовуючи виконання комплексної експертизи, керівник експертної установи доручає проведення досліджень відповідним підрозділам експертної установи, визначає, який з них є провідним. Керівник провідного підрозділу за погодженням з керівниками інших підрозділів формує комісію експертів і призначає голову експертної комісії. Якщо комплексна експертиза виконується експертами кількох експертних установ, комісія експертів формується керівником провідної експертної установи разом з керівниками інших експертних установ-співвиконавців. Голову комісії призначає керівник провідної експертної установи.

Експерт, призначений головою комісії, не має переваг перед іншими співвиконавцями при вирішенні поставлених питань. Він виконує лише організаційні функції.

Якщо проведення комплексної експертизи не може бути здійснене силами експертів даної експертної установи, її керівник повідомляє про це орган (особу), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), та просить залучити до проведення експертизи експерта відповідної спеціалізації. При цьому, залучення такого експерта має відбуватися із дотриманням вимог КПК України.

У випадку, коли проведення комплексної експертизи, призначеної різним експертним установам, одним із членів комісії не розпочато протягом 30-ти календарних днів, а без її результатів подальше проведення досліджень іншими

членами комісії неможливе, керівник експертної установи, який здійснював організацію роботи комісії, повідомляє про це орган (особу), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта). І якщо протягом 30-ти календарних днів після здійснення такого повідомлення заходи з організації роботи комісії не вживаються, матеріали повертаються замовнику без виконання.

Спільний висновок комісії експертів підписується експертами, які брали участь у сукупній оцінці результатів усіх досліджень і дійшли згоди. Якщо згоди між ними не було досягнуто, складаються декілька висновків експертів (за кількістю точок зору) або один, у якому вступна і дослідницька частини підписуються всіма експертами, а заключна – окремими з відповідними висновками або згідно з проведеними ними дослідженнями.

Якщо при ознайомленні з висновком експерта буде встановлено, що дослідження проведені з недотриманням чи відхиленням від методики дослідження, керівник експертної установи може передоручити проведення судової експертизи комісії експертів, до якої включається також експерт, який проводив попереднє дослідження.

Висновок експерта складається з обов'язковим зазначенням його реквізитів (найменування документа, дати та номера складання висновку, категорії експертизи (додаткова, повторна, комісійна, комплексна), виду експертизи (за галуззю знань) та трьох частин: вступної (Вступ), дослідницької (Дослідження) та заключної (Висновки).

У вступній частині висновку експерта зазначаються:

1) дата надходження документа про призначення експертизи (залучення експерта);

2) найменування експертної установи та / або ім'я, прізвище, по батькові експерта;

3) документ про призначення експертизи (залучення експерта), його найменування і дата складання, найменування органу та / або посада і прізвище особи, що призначили експертизу;

4) провадження, у якому вона призначена, із зазначенням його номеру, або стаття закону, якою передбачено надання висновку експерта (у разі наявності);

5) перелік об'єктів, що підлягають дослідженню, та зразків (у разі надходження);

6) відомості про надані матеріали кримінального провадження (у тому числі вид (назва) матеріалів (документів) та кількість аркушів);

7) спосіб доставки та вид упаковки досліджуваних об'єктів (із зазначенням у необхідних випадках відомостей про те, чи впливав спосіб упаковки на їх збереженість);

8) запис про відповідність матеріалів та об'єктів, що надійшли до експертної установи (експерта), матеріалам, зазначеним у документі про призначення експертизи (залучення експерта);

9) перелік питань (дослівно у формулюванні документа про призначення експертизи (залучення експерта)), які поставлено на вирішення експертизи, а

також питання, які вирішувалися експертом у порядку експертної ініціативи (якщо така мала місце);

10) дані про експерта (експертів): прізвище, ім'я та по батькові, посада, клас судового експерта, науковий ступінь та вчене звання, освіта, освітньо-кваліфікаційний рівень, експертна спеціальність, стаж експертної роботи, дата та номер видачі свідоцтва про присвоєння кваліфікації судового експерта, ким видано та строк дії;

11) попередження (обізнаність) експерта про кримінальну відповідальність за надання завідомо неправдивого висновку за ст. 384 КК України та за відмову від надання висновку за ст. 385 КК України;

12) дата направлення клопотання експерта про надання додаткових матеріалів, дата надходження додаткових матеріалів або відомостей про наслідки розгляду клопотання; обставини провадження, які мають значення для надання висновку, з обов'язковим зазначенням джерела їх отримання;

13) при проведенні додаткових або повторних експертиз зазначаються відомості про первинну експертизу (прізвище експерта, назва експертної установи чи місце роботи експерта, номер і дата висновку експертизи, зміст заключних висновків первинної експертизи); зміст питань, що були поставлені перед експертом на додаткове або повторне вирішення, а також мотиви призначення додаткової або повторної експертизи, які зазначені у документі про призначення експертизи (залучення експерта), якщо у ньому такі мотиви відсутні, про це робиться відповідний запис;

14) відомості про процесуальні підстави та осіб, що були присутні під час проведення досліджень (прізвище, ініціали, процесуальний статус);

15) нормативні акти, методики, рекомендована науково-технічна та довідкова література з Переліку рекомендованої науково-технічної та довідкової літератури, що використовується під час проведення судових експертиз, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 08.05.2018 № 1467 / 5 (в редакції за наказом Міністерства юстиції України від 18.02.2022 № 549 / 5), інші інформаційні джерела, які використовувались експертом при вирішенні поставлених питань, за правилами бібліографічного опису, із зазначенням реєстраційних кодів методик проведення судових експертиз з Реєстру методик проведення судових експертиз, який ведеться відповідно до Порядку ведення Реєстру методик проведення судових експертиз, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 02.10.2008 № 1666 / 5, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 02.10.2008 за № 924 / 15615 (в редакції за наказом Міністерства юстиції України від 27.01.2020 № 283 / 5).

У дослідницькій частині висновку експерта описуються процес дослідження та його результати, а також дається обґрунтування висновків з поставлених питань. Дослідницька частина повинна включати:

- 1) відомості про стан об'єктів дослідження;
- 2) застосовані методи (методики) дослідження, умови їх застосування;
- 3) посилання на ілюстрації, додатки та необхідні роз'яснення до них;

4) експертну оцінку результатів дослідження.

У дослідницькій частині висновку експерта при проведенні повторної експертизи вказуються причини розбіжностей з висновками попередніх експертів, якщо такі розбіжності мали місце.

У заключній частині викладаються висновки за результатами дослідження у вигляді відповідей на поставлені питання в послідовності, що визначена у вступній частині. На кожне з поставлених питань має бути дано відповідь по суті або вказано, з яких причин неможливо його вирішити.

При цьому слід враховувати, що класифікація висновків експертів у теорії судової експертизи передбачає їх поділ:

а) за змістом предмету ствердження на:

- висновки про індивідуальний об'єкт або родову (групову) належність;
- категоричні та ймовірні висновки;

б) за наявністю (відсутністю) логічних зав'язків на:

- альтернативні або однозначні;
- умовні або безумовні висновки.

Висновок експерта (експертів) оформлюється на бланку експертної установи і підписується експертом, який проводив дослідження. Підписи у заключній частині засвідчуються відбитком печатки експертної установи на кожній сторінці тексту заключних висновків. Якщо до висновку експерта додаються фототаблиці, креслення, схеми, діаграми тощо, вони також підписуються; підписи засвідчуються відбитком печатки експертної установи.

Підстави повернення без виконання досліджень матеріалів, наданих на експертизу. Повідомлення про неможливість надання висновку, його структура та зміст. Експерт невідкладно повинен повідомити особу, яка його залучила, чи суд, що доручив проведення експертизи, про неможливість проведення експертизи через відсутність у нього необхідних знань або без залучення інших експертів (ч. 6 ст. 69 КПК України). А в разі виникнення сумніву щодо змісту та обсягу доручення експерт невідкладно заявляє клопотання особі, що призначила експертизу, чи суду, що доручив її проведення, щодо його уточнення або повідомляє про неможливість проведення експертизи за поставленим запитанням або без залучення інших осіб (ч. 7 ст. 69 КПК України). Зокрема, до слідчого судді надійшло клопотання судового експерта від 14.03.2019 про надання уточнення щодо конкретної дати оцінки, на яку необхідно визначити ринкову вартість майна, для проведення автотоварознавчої експертизи. Обґрунтовуючи внесені клопотання судовий експерт вказує, що під час розгляду поставлених перед експертом запитань установлено, що для їх вирішення експерту потрібно вказати конкретну дату, на яку необхідно провести оцінку викраденого майна (в ухвалі ж зазначено період «...з серпня 2016 року по 17.02.2019 року...»). Проведення призначеної судової експертизи призупинено.

У випадку, коли наданих для проведення експертизи матеріалів недостатньо, експерт має право заявляти клопотання про надання додаткових матеріалів і зразків та вчинення інших дій, пов'язаних із проведенням експертизи (п. 2 ч. 3

ст. 69 КПК України). У випадку невиконання клопотань експерта щодо надання додаткових матеріалів, несплати вартості експертизи протягом 45 календарних днів з дня направлення клопотання в порядку, передбаченому чинним законодавством, незабезпечення прибуття експерта, безперешкодного доступу до об'єкта дослідження, а також належних умов для його роботи (учинення перешкод з боку сторін або інших учасників провадження в обстеженні об'єкта) матеріали провадження повертаються органу, який призначив експертизу, із зазначенням мотивованих причин неможливості її проведення.

Якщо отримані матеріали оформлені з порушеннями, які виключають можливість організації проведення експертизи, керівник експертної установи терміново у письмовій формі повідомляє про це орган (особу), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта). І якщо після цього він (вона) не вживає належних заходів для усунення цих перешкод, керівник експертної установи по закінченні 30-ти календарних днів з дня направлення повідомлення повертає йому (їй) матеріали

Також у ситуації, коли експерт порушив клопотання про надання йому додаткових матеріалів, але протягом 45 календарних днів не отримав відповіді, він письмово повідомляє орган, який призначив експертизу, про неможливість надання висновку.

Складене експертом повідомлення про неможливість надання висновку направляється керівником експертної установи (його заступником) суб'єкту, який, призначив (замовив) експертизу. Якщо таке повідомлення здійснює експерт у судовому засіданні та подає його до суду, то другий примірник цього повідомлення експерт подає керівнику експертної установи.

Повідомлення про неможливість надання висновку складається з трьох частин: вступної, мотивувальної та заключної.

У вступній частині викладаються відомості, аналогічні тим, які наводяться у вступній частині висновку експерта. У повідомленні про неможливість надання висновку експерт зазначає, що він попереджений (обізнаний) про кримінальну відповідальність за ст. 385 КК України.

У мотивувальній частині викладаються причини, які обумовили неможливість надання висновку.

У заключній частині вказується про неможливість надання висновку.

Повідомлення про неможливість надання висновку оформлюється на бланку експертної установи, підписується експертом; підпис у заключній частині засвідчується відбитком печатки експертної установи; складається у двох примірниках (один примірник керівник експертної установи надсилає органу, який призначив експертизу, а другий оформлюється як наглядове провадження і залишається в архіві експертної установи).

Якщо таке повідомлення надається під час судового розгляду, воно складається і підписується експертом у двох примірниках, один з яких подається до суду, а другий – керівникові експертної установи.

Якщо з одних питань експерт може дати відповідь, а з інших є підстави для повідомлення про неможливість надання висновку, складається один документ –

висновок експерта. У цьому випадку експерт зазначає про попередження (обізнаність) його щодо настання кримінальної відповідальності за ст. ст. 384, 385 КК України.

Строки проведення судових експертиз. Строк проведення експертизи встановлюється керівником експертної установи або його заступником чи керівником структурного підрозділу, без вказівки яких експертам установи взагалі забороняється проводити експертизу, і не повинен перевищувати 90 календарних днів.

У разі значного завантаження експерта (за наявності у нього на виконанні одночасно понад 10 експертиз, у тому числі комісійних та комплексних) більший розумний строк встановлюється за письмовою домовленістю з органом (особою), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), після попереднього вивчення експертом наданих матеріалів. Час такого вивчення не повинен перевищувати 15 робочих днів.

У разі відмови органу (особи), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), у погодженні запропонованого розумного строку проведення експертизи матеріали справи повертаються з пропозицією призначити (замовити) експертизу іншим суб'єктам судово-експертної діяльності, визначеним у ст. 7 Закону України «Про судову експертизу».

Строк проведення експертизи починається з робочого дня, наступного за днем надходження матеріалів до експертної установи, і закінчується у день складання висновку експерта (повідомлення про неможливість надання висновку). Якщо закінчення встановленого строку проведення експертизи припадає на неробочий день, днем закінчення строку вважається наступний за ним робочий день.

У строк проведення експертизи не включається строк виконання клопотань експерта, усунення недоліків, допущених органом (особою), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта).

1.5 Оцінка висновку експерта суб'єктом, який призначив експертизу (залучив експерта)

Оцінка даних висновку судового експерта – це процес встановлення їх належності, достовірності та допустимості, взаємозв'язку із іншими доказами та достатності їхньої сукупності для прийняття процесуальних рішень або формування позиції сторони захисту, а також визначення форм та шляхів використання цих фактичних даних та самого висновку як процесуального джерела доказів під час доказування. Висновок експерта не є обов'язковим для особи або органу, яка здійснює провадження, але незгода з висновком експерта повинна бути вмотивована у відповідних постанові, ухвалі, вирoku.

Кожна сторона кримінального провадження має право надати суду висновок експерта, який ґрунтується на його наукових, технічних або інших спеціальних знаннях.

При перевірці й оцінці експертного висновку суд повинен з'ясувати:

- чи було дотримано вимоги законодавства при призначенні та проведенні експертизи;
- чи не було обставин, які виключали участь експерта у кримінальному провадженні;
- компетентність експерта і чи не вийшов він за межі своїх повноважень;
- достатність поданих експертові об'єктів дослідження;
- повноту відповідей на питання, для з'ясування яких була призначена (замовлена) експертиза, та їх відповідність іншим фактичним даним;
- узгодженість між дослідницькою частиною та підсумковими висновками експертизи;
- обґрунтованість експертного висновку та його узгодженість з іншими матеріалами кримінального провадження.

Так, в ухвалі суду касаційної інстанції вказано: «... висновки експертиз не дають повної та чіткої відповіді щодо пред'явленого особі обвинувачення. У висновку експерта № 56 вказано, що у запаховому сліді, вилученому з цівки рушниць, знайденої при огляді місця події за фактом вбивства потерпілого, є слабкий запах людини, який може бути використано для подальшої ідентифікації особи. Проте, до моменту приїзду експерта-біолога із м. Миколаєва, який вилучав запаховий слід, на місце злочину, пройшов значний проміжок часу. В кімнаті, де був виявлений труп потерпілого, тривалий час знаходилася група людей, стояв розсіяний дим та відчувався запах порохових газів. За поясненням експерта, зазначені обставини могли вплинути на збереження запахового сліду. З огляду на те, що ні слідчий, ні понятий не бачили процесу вилучення запахового сліду під час огляду місця події, є обґрунтовані сумніви щодо походження запахового сліду саме з цівки рушниць. Про сумнівність вказаного висновку експерта № 56 свідчить і той факт, що на цівці рушниць не виявлено ані слідів відбитків пальців, ані слідів крові, поту, інших слідів, які б могли лишити запаховий слід. Це підтверджується висновком експертизи № 20-1253 та допитом експерта в судовому засіданні. Водночас експерти вказали, що на цівці рушниць виявлено лише нитку. Походження її від обвинуваченого, чи від належних йому носильних речей не встановлено. Окрім того, згідно з протоколом огляду місця події, запаховий слід, який було вилучено з цівки рушниць, упаковано в полімерні та паперові пакунки, тоді як на експертизу його було надано в скляній банці. При проведенні одорологічної експертизи була виявлена суттєва похибка, що виключає можливість категоричного висновку експерта. Експерт у суді підтвердив, що при проведенні відповідних досліджень одноособово готував собак і запахові зразки. Не проводив фіксації перебігу процесу впізнання собаками запахових слідів. Використовував методикку і літературу, яка не входить до затвердженого наказом Міністра юстиції України № 1722 / 5 від 30.07.2010 «Переліку науково-технічної та довідкової літератури, що має використовуватися при проведенні експертиз молекулярно-генетичної ідентифікації», додаток № 18.

З урахуванням викладеного є обґрунтованим висновок місцевого суду про відсутність достатніх підстав стверджувати, що висновок експерта № 64 є беззаперечним прямим доказом винуватості обвинуваченого».

Отже, висновок повинен ґрунтуватися на відомостях, які експерт сприймав безпосередньо або вони стали йому відомі під час дослідження матеріалів, наданих для проведення судової експертизи. Експерт дає висновок від свого імені і несе за нього особисту відповідальність. Запитання, які ставляться експертові, та його висновок щодо них не можуть виходити за межі спеціальних знань експерта. Висновок експерта не може ґрунтуватися на доказах, які визнані судом недопустимими.

Наявність суперечностей між даними, що містяться у висновку експерта і інших матеріалах кримінального провадження, ще не означає недостовірності перших. Суперечливі дані підлягають новій оцінці, під час якої можуть бути встановлені недоліки проведення слідчих (розшукових) дій – огляду місця події, слідчого експерименту, наявність помилок у показаннях свідків тощо.

За результатами оцінки даних висновку експерта сторона кримінального провадження, суд може визнати їх: 1) повними, обґрунтованими і такими, що мають доказове значення; 2) неповними, недостатньо зрозумілими та призначити (замовити) додаткову експертизу (ініціювати її проведення) або допитати експерта (ініціювати такий допит чи отримати пояснення) відповідно до ст. ст. 95, 356 КПК України; 3) необґрунтованими, сумнівними та призначити (замовити) повторну експертизу (ініціювати її призначення) або провести інші процесуальні дії, спрямовані на їх перевірку (ініціювати проведення таких дій).

Однозначність і категоричність висновку експерта є методологічними принципами судової експертизи, але оцінці має підлягати будь-який висновок, у тому числі ймовірний чи такий, у якому констатована неможливість із тих чи інших причин дати відповіді на поставлені експерту питання.

Оцінюючи висновки експерта, слід пам'ятати, що найбільшу доказову цінність мають однозначно позитивні або однозначно негативні висновки з ідентифікаційних і діагностичних досліджень, на основі яких встановлюється наявність (існування в минулому) або відсутність певних фактів.

Іноді вважають, що доказове значення має лише категоричний висновок експерта, а ймовірний не може покладатися в основу вироку суду, що є вірним лише стосовно обвинувальних вироків. Водночас, не зовсім правильно орієнтуватися на те, що всі недостатньо описані та підтверджені результатами проведених досліджень висновки експерта не мають сили доказів. Їх виправдувальна природа обумовлена презумпцією невинуватості, бо усі сумніви щодо доведеності винуватості особи тлумачаться на її користь (ч. 3 ст. 62 Конституції України, ч. 4 ст. 17 КПК України).

Ця позиція викладена у постанові Верховного Суду від 04.08.2018, якою скасовано вирок Шепетівського міськрайонного суду Хмельницької області від 27.08.2015 та ухвалу Апеляційного суду Хмельницької області від 08.08.2016, а провадження у справі № 688/788/15-к щодо обвинуваченого у вчиненні

злочину, передбаченого ч. 2 ст. 121 КК України, закрито на підставі п. 3 ч. 1 ст. 284 КПК України у зв'язку з не встановленням достатніх доказів для доведення його винуватості та вичерпанням можливості їх отримати, оскільки після проведення судово-медичної експертизи і допиту експерта залишилось нез'ясованим питання про те, внаслідок яких дій і кого саме отримав смертельне поранення потерпілий, пальці рук якого мали неглибокі ножеві поранення: від намагання захиститися від удару ножем чи вирвати з руки обвинуваченого ніж, яким вони гралися? Версія захисту, що потерпілий, вихопивши ніж за лезо з руки свого друга, випадково встромив його собі у живіт, залишилась не спростованою.

У цій постанові вказано: «Для дотримання стандарту доведення поза розумним сумнівом недостатньо, щоб версія обвинувачення була лише більш вірогідною за версію захисту. Законодавець вимагає, щоб будь-який обґрунтований сумнів у тій версії події, яку надало обвинувачення, був спростований фактами, встановленими на підставі допустимих доказів, і єдина версія, якою розумна і безстороння людина може пояснити всю сукупність фактів, установлених у суді, – є та версія подій, яка дає підстави для визнання особи винною за пред'явленим обвинуваченням [90]».

Висновок експерта надається в письмовій формі, але кожна сторона має право звернутися до суду з клопотанням про виклик експерта для допиту під час судового розгляду для роз'яснення чи доповнення його висновку.

Суд оцінює висновок експерта з точки зору належності, допустимості.

Згідно зі ст. 356 КПК України, за клопотанням сторони кримінального провадження, потерпілого або за власною ініціативою суд має право викликати експерта для допиту з метою роз'яснення висновку. Перед допитом експерта головуючий встановлює його особу та приводить до присяги такого змісту: «Я, (прізвище, ім'я, по батькові), присягаю сумлінно виконувати обов'язки експерта, використовуючи всі свої професійні можливості». Після цього головуючий попереджає експерта про кримінальну відповідальність за надання завідомо неправдивого висновку. Експерта, який проводив експертизу за зверненням сторони обвинувачення, першою допитує сторона обвинувачення, а експерта, який проводив експертизу за зверненням сторони захисту, – сторона захисту. Після цього експерту можуть бути поставлені запитання потерпілим, цивільним позивачем, цивільним відповідачем, їх представниками та законними представниками, представником юридичної особи, щодо якої здійснюється провадження, а також головуючим та суддями.

Експерту можуть бути поставлені запитання щодо наявності у нього спеціальних знань та кваліфікації з досліджуваних питань (освіти, стажу роботи, наукового ступеня тощо), дотичних до предмета його експертизи; використаних методик та теоретичних розробок; достатності відомостей, на підставі яких готувався висновок; наукового обґрунтування та методів, за допомогою яких він дійшов висновку; застосовності та правильності застосування принципів та методів до фактів кримінального провадження; інші запитання, що стосуються достовірності висновку. Суд має право призначити одночасний допит двох чи

більше експертів для з'ясування причин розбіжності в їхніх висновках, що стосуються одного і того самого предмета чи питання дослідження.

Кожна сторона кримінального провадження для доведення або спростування достовірності висновку експерта має право надати відомості, які стосуються знань, вмінь, кваліфікації, освіти та підготовки експерта. Експерт під час відповідей має право користуватися своїми письмовими та іншими матеріалами, які використовувалися під час експертного дослідження.

Під час дослідження речових доказів учасники судового провадження мають право ставити запитання з приводу речових доказів експертам, які їх оглядали (ч. 3 ст. 357 КПК України). Огляд речових доказів, які не можна доставити в судове засідання, за необхідності проводиться за їх місцезнаходженням.

Протоколи слідчих (розшукових) дій та інші долучені до матеріалів кримінального провадження документи, якщо в них викладені чи посвідчені відомості, що мають значення для встановлення фактів і обставин кримінального провадження, повинні бути оголошені в судовому засіданні за ініціативою суду або за клопотанням учасників судового провадження та пред'явлені для ознайомлення учасникам судового провадження, а в разі необхідності – також іншим учасникам кримінального провадження.

Відповідно до ч. 2 ст. 358 КПК України, учасники судового провадження мають право ставити запитання щодо вказаних документів експертам. Якщо долучений до матеріалів кримінального провадження або наданий суду особою, яка бере участь у кримінальному провадженні, для ознайомлення документ викликає сумнів у його достовірності, учасники судового провадження мають право просити суд виключити його з числа доказів і вирішувати справу на підставі інших доказів або призначити відповідну експертизу цього документа (ч. 3 ст. 358 КПК України).

Наприклад, у касаційній скарзі захисник указав на те, що суд не дав оцінки розбіжностям у показаннях свідків і висновку експерта в частині визначення швидкості, з якою рухався на автомобілі обвинувачений. Зокрема один свідок вказав, що швидкість автомобіля не перевищувала 90 км / год., а другий свідок зазначав, що швидкість була не більше 80-100 км / год., тоді як у висновку експерта визначено, що швидкість автомобіля могла бути від 127,09 до 147,09 км / год. Разом із тим суд встановив, що швидкість автомобіля перед виїздом на перехрестя становила 137,09 км / год. Вказане, на думку захисника, свідчить про невідповідність висновків суду фактичним обставинам справи. Також захисник зазначив, що в матеріалах кримінального провадження проведена комплексна автотехнічна експертиза, яка виконана шляхом дослідження відеозапису. Разом із тим не встановлено, на якому технічному пристрої виконаний цей відеозапис, де і за яких обставин, та на якому технічному пристрої виготовлено його копію. При цьому судом не встановлено, якою саме відеокамерою зроблено відеозапис, де саме вона була розташована, на якій висоті від рівня землі, чи сертифікована ця відеокамера, особливості передачі нею інформації на сервер. Також захисник зазначає, що всупереч вимогам КПК України до матеріалів кримінального провадження

долучений диск з копією відеозапису, а не його оригінал. Верховний Суд, керуючись п. 2 ч. 2 ст. 428 КПК України, відмовив у відкритті касаційного провадження, оскільки з касаційної скарги та наданих до неї судових рішень очевидним є висновок про відсутність підстав для її задоволення. Обґрунтовуючи свій висновок Суд зазначив, що розбіжність, між показаннями свідків та висновком експерта щодо швидкості автомобіля в момент ДТП обумовлена суб'єктивним сприйняттям свідками даного факту та не базуються на технічних знаннях, натомість висновок експерта складено особами, які мають відповідну освіту, стаж роботи, кваліфікацію судових експертів. Спростовуючи твердження захисника щодо отримання відеозапису, за яким була проведена автотехнічна експертиза, поза межами правового поля, суд встановив, що старшим слідчим слідчого управління Головного управління Національної поліції в м. Києві до генерального директора ТОВ «ІА ТРАФІК ІНФО» було направлено запит про надання відеозапису з вебкамер у період часу з 06:00 до 07:00. Старшим слідчим СУ ГУ НП у м. Києві складено протокол огляду та перегляду цифрового носія інформації та винесено постанову про приєднання до кримінального провадження відеозапису, на якому видно механізм скоєння ДТП, і в подальшому вищевказаний відеозапис, який міститься на цифровому носії інформації CD-R диску визнано документом та приєднано до матеріалів кримінального провадження.

Не встановлення технічних характеристик пристрою, на який велася відеофіксація, її сертифікації та порядку передачі відомостей на сервер не ставлять під сумнів належність та допустимість вказаного доказу, з огляду на положення ст. ст. 85-87 КПК України. Таким чином місцевий суд обґрунтовано поклав в основу обвинувального вироку висновок експерта, оскільки він наданий на підставі вихідних даних, яких було достатньо для проведення відповідних досліджень, отриманих і оформлених належним чином, складений кваліфікованим експертом із відповідною освітою та стажем роботи.

При оцінці висновків судового експерта також доцільно керуватися практикою Європейського суду з прав людини, який у справі «Дульський проти України» («Dulskiy v. Ukraine») [107] зазначив, що призначена судом експертиза є одним із засобів встановлення або оцінки фактичних обставин справи і тому складає невід'ємну частину судової процедури; більше того, суд вирішує питання щодо отримання додаткових доказів та встановлює строк для їх отримання. Питання незалежності експерта розкриті у справі «Брандштеттер проти Австрії» («Brandstetter v. Austria») [107], в якій судом було призначено повторну експертизу інституту, де працював експерт, який проводив попередню експертизу, висновки якої піддавалися сумніву. Повторна експертиза підтвердила висновки попередньої, на підставі чого обвинувачений був засуджений за обман споживачів (підробка вина). Європейський суд вказав, що експерт не є свідком у сенсі ст. 6 § 3 (d) Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод (далі – Конвенції), а ситуацію з експертом можна розглядати за ст. 6 § 1, що встановлює принцип процесуальної рівності сторін. Призначений експерт для повторної експертизи у даному випадку не був тим же

самим співробітником інституту, який проводив забір зразків продукції, на халатність якого обвинувачений списував наявність води в зразках вина. За позицією Суду, хоча обидва експерти працювали в одній установі, це не означає, що у другого експерта немає «достатньої нейтральності», оскільки інший підхід зробив би неможливим проведення експертизи в низці випадків. До того ж має значення той факт, що засуджений порушив питання щодо упередженості експерта не під час призначення експерта, а лише після оголошення зробленого ним висновку. Конвенція не передбачає права на виклик експерта, запропонованого захистом, у тих випадках, коли судовий експерт підтримує висновки сторони обвинувачення. Проведення зустрічної експертизи залишається на розсуд суду, в обвинуваченого є право надавати свідків, але він не має права пропонувати експертів (експерт виконує роль нейтрального дослідника, а не свідка з боку захисту чи обвинувачення).

У справі «Сара Лінд Еггертсдоттір проти Ісландії» («Sara Lind Eggertsdottir v. Iceland») [145] звертається увага на те, що під час оцінки висновку експерта необхідно з'ясувати питання щодо наявності конфлікту інтересів. У даному випадку експертизу проводило ісландське бюро медико-судової експертизи, члени якого водночас були співробітниками тієї ж самої медичної установи, на неадекватну медичну допомогу якої скаржився заявник. Європейський суд встановив порушення ст. 6 Конвенції, оскільки експерти вирішували питання щодо професійності дій своїх колег, а їхній керівник підтримував апеляцію проти рішення суду, яке було ухвалено на користь заявника. Європейський суд встановив, що внутрішній конфлікт інтересів бюро як експертного органу порушив принцип неупередженості суду.

1.6 Особливості проведення судової експертизи в судовому засіданні

Відповідно до ст. 332 КПК України, під час судового розгляду суд за клопотанням сторін кримінального провадження або потерпілого за наявності підстав, передбачених ст. 242 КПК України (які розглядалися у цьому підрозділі посібника раніше), має право своєю ухвалою доручити проведення експертизи експертній установі, експерту або експертам. Суд має право своєю ухвалою доручити проведення експертизи експертній установі, експерту або експертам незалежно від наявності клопотання, якщо:

1) суду надані кілька висновків експертів, які суперечать один одному, а допит експертів не дав змоги усунути виявлені суперечності;

2) під час судового розгляду виникли підстави, передбачені ч. 2 ст. 509 КПК України, що регулює проведення психіатричної експертизи у разі наявності медичного документу про розлад психічної діяльності чи психічне захворювання особи, або коли поведінка особи під час вчинення суспільно небезпечного діяння чи після нього була або є неадекватною (затмарення свідомості, порушення сприйняття, мислення, волі, емоцій, інтелекту чи пам'яті тощо);

3) існують достатні підстави вважати висновок експерта (експертів) необґрунтованим чи таким, що суперечить іншим матеріалам справи або викликає інші обґрунтовані сумніви в його правильності.

До ухвали суду про доручення проведення експертизи включаються питання, поставлені перед експертом учасниками судового провадження, судом. Суд має право не включати до ухвали питання, поставлені учасниками судового провадження, якщо відповіді на них не стосуються кримінального провадження або не мають значення для судового розгляду, обґрунтувавши таке рішення в ухвалі. Після постановлення судом ухвали про доручення проведення експертизи судовий розгляд продовжується, крім випадків, якщо таке продовження неможливе до отримання висновку експерта.

Якщо питання про необхідність призначення експертизи виникне під час судового розгляду, суду необхідно з'ясувати можливість проведення її в судовому засіданні і викликати того ж експерта, який проводив експертизу на стадії досудового розслідування, а якщо експертиза не проводилась, – особу, яка має необхідні спеціальні знання. Експерт, який проводив експертизу на стадії досудового розслідування, бере участь у дослідженні доказів із початку судового слідства, а фахівець, який вперше залучається до проведення експертизи у цьому провадженні, – лише після ухвалення судом рішення про призначення його експертом.

Проведення експертизи в суді повинно здійснюватися з додержанням правил, передбачених законодавством, при цьому суд виконує такі дії: з'ясовує обставини, що мають значення для дачі експертного висновку; пропонує учасникам судового розгляду письмово подати питання, які вони бажають порушити перед експертами; оголошує ці питання, а також питання, запропоновані судом; заслуховує думки учасників судового розгляду з приводу поданих питань; у нарадчій кімнаті обмірковує всі питання, виключає ті з них, що виходять за межі компетенції експерта або не стосуються предмета доказування, формулює питання, які він порушує перед експертом з власної ініціативи, остаточно визначає коло питань, що виносяться на вирішення експертизи, і виносить ухвалу про її призначення; оголошує в судовому засіданні ухвалу про призначення експертизи і вручає її експертові; після проведення експертом досліджень, складання й оголошення експертного висновку приєднує його до провадження; допитує експерта з метою роз'яснення й доповнення ним висновку.

Судам слід мати на увазі, що визначення способу проведення експертизи є компетенцією експерта.

Ухвала суду повинна бути складена як окремий документ з наведенням у ній мотивів прийнятого рішення про призначення експертизи та чітким викладенням питань, що стосуються предмета останньої. В ухвалі має бути зазначено, які подані учасниками судового розгляду питання і з яких мотивів окремі з них було відхилено.

У разі коли провести експертне дослідження в судовому засіданні неможливо, суд, виносить ухвалу про проведення експертизи і направляє її з необхідними матеріалами до судово-експертної установи для виконання. При

цьому залежно від тривалості експертних досліджень і складності справи суд може або оголосити перерву, або відкласти слухання справи, або продовжити судове слідство і досліджувати інші докази.

Особливістю складання висновку при проведенні експертизи під час судового розгляду є те, що у випадку, коли з питань, які вирішувались під час судового розгляду, експертом проводилась експертиза на попередніх стадіях процесу, він має право послатись на її результати.

Проведення судової експертизи за дорученням відповідного органу чи особи іншої країни. Залучення спеціалістів з інших держав для спільного проведення судових експертиз. Нормативно-правові акти, що регулюють порядок проведення судових експертиз за дорученням відповідного органу чи особи іншої країни або залучення спеціалістів з інших держав для спільного проведення судових експертиз. Згідно з п. 1 ч. 1 ст. 541 КПК України, міжнародна правова допомога – це проведення компетентними органами однієї держави процесуальних дій, виконання яких необхідне для досудового розслідування, судового розгляду або для виконання вироку, ухваленого судом іншої держави або міжнародною судовою установою. Міжнародне співробітництво здійснюється на підставі запиту. Порядок направлення запиту до іншої держави, порядок розгляду уповноваженим (центральним) органом України запиту іншої держави або міжнародної судової установи про таку допомогу і порядок виконання такого запиту визначаються Кримінальним процесуальним кодексом України і чинними міжнародними договорами України.

На території України з метою виконання запиту про надання міжнародної правової допомоги можуть бути проведені будь-які процесуальні дії, передбачені КПК України або міжнародним договором (ст. 561 КПК України), у тому числі й експертизи.

Правовими підставами для надання такої допомоги є багатосторонні, двосторонні угоди, а також угоди, які стосуються розслідування окремих видів злочинів.

У разі проведення судової експертизи за дорученням відповідного органу чи особи іншої держави, з якою Україна має угоду про взаємну правову допомогу і співробітництво, застосовується законодавство України, якщо інше не передбачено зазначеною угодою. Оплата вартості судової експертизи здійснюється за домовленістю між замовником і виконавцем судової експертизи (ст. 22 Закону України «Про судову експертизу»). Керівники державних спеціалізованих установ, що проводять судові експертизи, у необхідних випадках мають право включати до складу експертних комісій провідних фахівців інших держав. Такі спільні експертні комісії здійснюють судові експертизи за нормами процесуального законодавства України. Очевидно, що залучення до складу експертної комісії іноземного фахівця можливе лише за згодою замовника, тобто органу чи особи, які призначили експертизу.

Плата іноземним фахівцям за участь у судовій експертизі та відшкодування інших витрат, пов'язаних з її проведенням, здійснюється за домовленістю сторін (ст. 23 Закону України «Про судову експертизу»).

Відповідно до ст. 24 Закону України «Про судову експертизу», державні спеціалізовані установи, що виконують судові експертизи, користуються правом встановлювати міжнародні наукові зв'язки з установами судових експертиз, криміналістики тощо інших держав, проводити спільні наукові конференції, симпозіуми, семінари, обмінюватися стажистами, науковою інформацією і друкованими виданнями та здійснювати спільні видання в галузі судової експертизи і криміналістики.

Порядок залучення експертів однієї держави до участі під час здійснення кримінального судочинства в іншій державі, а також визначення доказового значення висновків і показань закордонних експертів регулюються міжнародними багатосторонніми та / або двосторонніми договорами. Наприклад, Європейська конвенція про взаємну допомогу у кримінальних справах 1959 р. [28], яка для України набула чинності 09.06.1998, містить положення, які регулюють ці питання для держав-учасниць цього договору. Витрати на організацію та проведення експертиз у таких випадках, як правило, несе запитуюча держава, якщо у договорах не буде визначено інший порядок.

Міжнародними договорами також встановлюється імунітет для експертів від притягнення до відповідальності. Так, експерт, який за викликом, врученому уповноваженою установою запитуючої держави, з'явиться до установи юстиції запитуючої держави, не може бути, незалежно від свого громадянства, притягнутий на її території до кримінальної або адміністративної відповідальності, узятий під варту і підданий покаранню за діяння, вчинене до перетинання її державного кордону. Такі особи, як правило, не можуть бути також притягнуті до відповідальності, узяті під варту або піддані покаранню у зв'язку з їх показаннями або висновками, які надаються ними в суді у зв'язку із їхньою участю як експертів у кримінальному провадженні, яке є предметом судового розгляду. Іноді, експерт може втрачати цю гарантію, якщо не залишить територію запитуючої держави, хоча і має для цього можливість, до закінчення певного встановленого міжнародною угодою строку, з того дня, коли установа юстиції повідомить, що надалі в його присутності немає необхідності. У цей термін не зараховується час, протягом якого особа не зі своєї вини не могли залишити територію запитуючої держави.

Експертові як представнику запитуючої держави відшкодовуються витрати, пов'язані з проїздом і перебуванням у запитуючій державі, як і неодержана заробітна плата за дні відволікання від роботи; експерт має також право на винагороду за проведення експертизи. У виклику експерта повинно бути зазначено, які виплати він вправі одержати; за його клопотанням установа юстиції запитуючої держави сплачує аванс на покриття відповідних витрат. Виклик експерта, що проживає на території однієї держави, до установи юстиції іншої держави не повинен містити погрози застосування засобів примусу у випадку неявки.

Законом України «Про виконання Угоди між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародне правове співробітництво щодо злочинів, пов'язаних

зі збиттям літака рейсу MH17 Малайзійських авіаліній 17 липня 2014 року» [96] унормовані особливості виконання запиту компетентного органу Королівства Нідерландів про допит експерта у режимі відеоконференції.

Регламент Європейського суду з прав людини визначає порядок залучення експертів різних держав до розслідування, зокрема, палата Суду має право, за клопотанням сторони або з власної ініціативи, вжити будь-який захід із розслідування, що, може допомогти з'ясуванню фактів у справі. Крім того, палата може звернутися до сторони з проханням подати документальні докази, а також заслухати експерта, докази або твердження якого можуть допомогти у виконанні її завдання (Правило А1 «Заходи розслідування») [105]. Після встановлення особи і перед виконанням свого завдання кожний експерт складає присягу чи робить таку офіційну заяву: «Присягаю» або «Офіційно заявляю, що виконуватиму свої функції експерта чесно й сумлінно» (цей акт фіксується у протоколі).

Останніми роками активізувалося міжнародне співробітництво при використанні можливостей судової експертизи у кримінальному судочинстві. З цією метою три провідні судово-експертні установи Україна, у тому числі й Київський науково-дослідний інститут судових експертиз Міністерства юстиції України, приєдналися до Європейської мережі судово-експертних установ (ENFSI), яка функціонує з 1995 р. і до якої входять експертні установи різних держав.

До нормативно-правових актів, що регулюють здійснення міжнародного співробітництва у сфері судової експертизи, відносяться також програми розвитку наукової та судово-експертної служби Управління по наркотикам та злочинності ООН [52], Резолюція 19 / 5 «Міжнародне співробітництво в судово-експертній сфері» Комісії із попередження злочинності та кримінального правосуддя ООН тощо, в яких підкреслюється постійне зростання ролі судової експертизи у боротьбі зі злочинністю і тероризмом та у захисті прав людини.

1.7 Терміни та їх визначення

адміністративна відповідальність судового експерта – різновид юридичної відповідальності судового експерта, що полягає у застосуванні до винної особи примусових заходів адміністративного характеру (адміністративного стягнення) за прояв неповаги до суду, за злісне ухилення від явки до органів досудового розслідування або прокурора, адміністративні правопорушення пов'язані з корупційними діями;

атестація судового експерта – передбачена нормативно-правовими актами процедура оцінювання професійного рівня судового експерта, що дає йому право проводити судову експертизу відповідного класу, роду, виду.

бібліографічний опис (літератури використаної при проведенні судової експертизи) – сукупність бібліографічних відомостей про документ, його складові частини чи групу документів, що подаються за певними правилами для

ідентифікації документа та його загальної характеристики у ході використання при проведенні судової експертизи;

взаємодія судового експерта з особами (органами), що замовили (призначили) експертизу – узгоджена за часом, місцем тощо спільна діяльність, спрямована на встановлення обставин у провадженні, з'ясування яких потребує застосування спеціальних знань;

вид судової експертизи – класифікаційна ознака певного роду судових експертиз, що визначається специфічністю предмета дослідження у загальному для роду об'єкті, методиками і завданнями дослідження;

вид ідентифікації – типові методичні експертні ситуації порівняльного ідентифікаційного експертного дослідження, що обумовлені формою вираження інформації, типом ідентифікуючого об'єкту, природою ідентифікаційного поля, механізмом відображення інформації;

висновок експерта (висновок експертного дослідження) – складений і підписаний судовим експертом процесуальний документ (процесуальне джерело доказів), що складається письмово, у якому відображено докладний опис проведеного судовим експертом дослідження, на основі його спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, що містить інформацію про обставини події, унаслідок чого зроблено висновки та обґрунтовані відповіді на поставлені запитання особи, що залучила судового експерта, або слідчого судді чи суду, який доручив проведення експертизи;

вихід судового експерта за межі компетенції – вирішення судовим експертом правових питань та питань, що не охоплюються його спеціальними знаннями та знаннями у сфері теорії, методики і практики судової експертизи певного класу, роду, виду;

вільні зразки – матеріальні об'єкти надані судовому експерту для порівняння, що виникли до розслідуваної події і не пов'язані з нею;

державне регулювання судово-експертної діяльності – створення уповноваженими органами державної влади умов ефективного функціонування, визначення нормативно-правових, організаційно-управлінських, науково-методичних та інформаційних засад у галузі судової експертизи, з метою забезпечення інтересів правосуддя;

державний судовий експерт – атестований працівник державної експертної установи, що проводить судові експертизи у порядку виконання своїх посадових обов'язків;

дисциплінарна відповідальність судового експерта – різновид юридичної відповідальності судового експерта, що закріплена у законі, забезпечується державою і полягає у застосуванні до винної особи примусових заходів за порушення вимог нормативно-правових актів із питань судово-експертної діяльності та / або методик проведення судових експертиз;

діагностичне завдання – експертне завдання, основною метою якого є встановлення властивостей, станів досліджуваних об'єктів, механізму виникнення та протікання процесів, явищ, причин та умов їх виникнення;

діагностичне дослідження – особливий вид пізнання у формі експертного дослідження, що полягає у встановленні властивостей і станів об'єктів, а саме: їх природи, цільового призначення, галузі застосування, умов їх виникнення та функціонування, механізму взаємодії об'єктів, причин і умов появи певних наслідків (змін, результатів, слідів), причинного зв'язку між ознаками об'єкта і відомими фактами, факту наявності, ступеня інформативності слідів тощо;

додаткова судова експертиза – класифікаційна ознака судової експертизи, що призначається у випадку неповноти, неясності висновку первинної судової експертизи (того ж класу, роду, виду), якщо усунути таку неповноту або неясність висновку експертизи шляхом допиту судового експерта, неможливо;

документ – спеціально створений матеріальний об'єкт, що містить зафіксовані за допомогою письмових знаків, звуку, зображення тощо відомості, функціями якого є одержання, використання, поширення, збереження інформації у часі та просторі, і який використовується у експертній установі;

документ як об'єкт судової експертизи – передбачена законом матеріальна форма одержання, зберігання, використання і поширення інформації зафіксованої на папері, магнітній, відео-, фотоплівці, магнітному або оптичному диску або на іншому носіїві, про факти, що мають значення для провадження, яка може бути письмовим або речовим доказом;

допит експерта у суді (допит експерта) – самостійна судова дія, що проводиться судом за клопотанням сторін або за власною ініціативою суду, з метою роз'яснення та доповнення висновку експерта і результатів, що містяться у ньому;

достовірність висновку експерта – процесуальна вимога, властивість доказу, що свідчить про істинність висновку експерта, який достатньо обґрунтований теорією судової експертизи, експериментальними даними, логічними умовиводами, практичним досвідом тощо;

експериментальний зразок – матеріальний об'єкт для порівняльного експериментального дослідження, виконаний за завданням слідчого, суду у зв'язку із проведенням експертизи;

експертна версія (версія експерта) – вид криміналістичної версії, що заснована на результатах попереднього дослідження, обґрунтоване імовірне судження (гіпотеза) судового експерта про основні результати і супутні обставини, що підлягають встановленню в ході дослідження, яка дозволяє намітити шляхи виконання поставленого перед експертизою конкретного завдання;

експертна помилка (помилка експерта) – судження судового експерта або його дії, що не відповідають об'єктивній дійсності, не приводять до отримання обґрунтованого об'єктивного висновку унаслідок добросовісної хиби (погрішності);

експертна ситуація – сукупність різноманітних за природою факторів та умов, що обумовлюють виконання експертного завдання, на різних етапах дослідження;

експертна спеціальність – визначений нормативними актами, окремий напрям застосування спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла, що обумовлює компетенцію експерта з проведення певного виду судової експертизи, за яким присвоюється кваліфікація судового експерта;

експертна технологія (технологія експертна) – сукупність правил, прийомів, способів найбільш раціональної, ефективної організації і чітко визначеної послідовності їх використання під час призначення і проведення судових експертиз;

експертне дослідження (дослідження експертне; дослідження експерта) – процес пізнавальної діяльності судового експерта, що здійснюється на основі його спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, що містять інформацію про обставини події, унаслідок якого складається висновок.

експертне завдання; завдання експертне – встановлення судовим експертом фактичних даних і обставин, що мають значення для провадження, на основі спеціальних знань, сформульоване у постанові про призначення експертизи; визначається можливостями дослідження об'єкта експертизи та її предметом;

експертне провадження – організаційно-управлінський напрям діяльності експертної установи, що полягає у прийманні, реєстрації, обліку, зберіганні, дослідженні та поверненні ініціатору матеріалів, які надходять для проведення судової експертизи, експертних досліджень, та оформленні їх результатів;

експертний алгоритм (алгоритм експерта) – припис або рекомендація судовому експерту, що регламентує зміст і порядок його дій у послідовності, яка забезпечує за певних умов вирішення конкретного експертного завдання, у межах методів та методик судової експертизи відповідного класу, роду, виду;

експертний огляд (огляд експертом) – початкова стадія попереднього експертного дослідження, у ході якої судовий експерт отримує уявлення про відповідність об'єктів зазначених у документі про призначення експертизи наявним, про належне їх пакування, характер і стан, а також з'ясовує сутності поставлених перед ним питань;

етапи експертного дослідження – структурні елементи методики експертного дослідження, основні його частини, що різняться своїми комплексами засобів, прийомів, способів та методів досягнення завдань;

завдання судового експерта – передбачені судовим експертом, заздалегідь усвідомлені результати дослідження об'єктів, явищ і процесів;

загальна методика експертного дослідження – сукупність правил, загальних положень, методів дослідження, спрямованих на виконання завдань певного класу, роду судових експертиз;

законність судово-експертної діяльності – законодавчо визначений принцип судово-експертної діяльності, згідно якого орган чи особа яка призначила експертизу, керівник експертної установи, судовий експерт повинні діяти відповідно до вимог нормативно-правових актів (законів, наказів тощо), що становлять правові засади судової експертизи;

зразок для порівняльного дослідження – матеріальний об'єкт відомого походження, що надається судовому експерту для порівняння з об'єктами, які ідентифікуються або діагностуються у процесі експертного дослідження;

ідентифікаційне експертне завдання – завдання судовому експерту, основною метою якого є встановлення факту індивідуально-конкретної тотожності, на основі співпадінь сукупності окремих, індивідуалізуючих ознак матеріальних об'єктів;

ідентифікація – процес експертного дослідження метою якого є встановлення тотожності об'єкта за сукупністю загальних і окремих ознак;

ілюстрація до висновку експерта – складова частина висновку експерта, що доповнює текст і наочно відображає хід та результати експертного дослідження;

інструкція з організації, призначення та проведення експертизи – нормативно-правовий акт який встановлює правила, що регулюють організаційні, науково-технічні, методичні аспекти проведення судової експертизи;

ймовірний висновок експерта – процесуальне джерело доказів, процесуальний документ у якому викладено обґрунтоване припущення експерта про встановлюваний факт, що відображає неповну внутрішню психологічну впевненість у достовірності аргументів, середньостатистичну доказаність факту, неможливість досягнення повного знання; допускається можливість існування факту, однак не виключається абсолютно інший (протилежний) факт;

категоричний висновок експерта – процесуальне джерело доказів, процесуальний документ у якому викладене достовірне знання про факти встановлені за результатами дослідження, незалежно від будь-яких умов їх існування;

кваліфікація судового експерта – обсяг спеціальних знань, практичних навичок та умінь особи, необхідний для самостійного проведення експертиз за відповідною експертною спеціальністю, що встановлюється шляхом атестації цієї особи у порядку, визначеному законодавством України;

керівник експертної установи – посадова особа, що очолює експертну установу, здійснює організаційні, управлінські, адміністративно-розпорядчі функції та несе відповідальність за стан фінансово-господарської, методичної, експертної, наукової діяльності цієї установи;

клас судової експертизи – класифікаційна ознака сукупності судових експертиз, що об'єднані спільністю знань, що є джерелом формування теоретичних і методичних основ судових експертиз;

класифікаційне експертне завдання – завдання, що виконується експертом з метою встановлення характеристик, властивостей, ознак об'єкта для віднесення його до загальноприйнятого класу, роду, виду судових експертиз;

класифікація судових експертиз – систематизація судових експертиз на певні групи, відповідно до наперед визначених підстав, з науковою і практичною метою;

клопотання експерта – письмовий документ у якому викладено офіційне звернення експерта до органу досудового розслідування, прокурора, суду або особи, що призначили експертизу, про надання дозволу на повне або часткове знищення об'єкта, додаткових матеріалів і зразків, створення умов для дослідження об'єктів у місці їхнього перебування, уточнення змісту та обсягу експертного завдання тощо;

комісійна експертиза – класифікаційна ознака судової експертизи у проведенні якої бере участь декілька експертів, що мають одну експертну спеціальність або є фахівцями у одній галузі знань;

компетентність судового експерта – суб'єктивна характеристика здатності судового експерта вирішувати поставленні перед ним завдання, ступінь володіння ним теорією, методами і методиками експертного дослідження, визначається досвідом судового експерта, його базовою освітою і рівнем спеціальної підготовки;

компетенція судового експерта – коло повноважень судового експерта, що визначені законом та іншими нормативними актами, обсяг спеціальних знань і навичок, якими він має володіти для проведення судової експертизи;

комплексна експертиза – класифікаційна ознака експертизи, у провадженні якої беруть участь експерти різних експертних спеціальностей, що відповідають за особисто ними проведену частину дослідження, спрямованого на виконання комплексного завдання та формулювання загального висновку експерта;

консультація спеціаліста – форма використання спеціальних знань спеціаліста під час досудового розслідування і судового розгляду справ, шляхом доведення відомостей усно чи письмово щодо дій, які мають вчинятися з метою виявлення, фіксування, вилучення доказів, формулювання питань експерту, підготовки матеріалів для проведення експертизи, відбирання зразків для порівняльного дослідження тощо;

кримінальна відповідальність експерта – різновид юридичної відповідальності експерта, що закріплений у законі, забезпечується державою і полягає у застосуванні до винної особи примусових заходів за завідомо неправдивий висновок, за відмову експерта без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків на будь-якій стадії розгляду справи, за розголошення без письмового дозволу прокурора, слідчого або особи, яка проводила оперативно-розшукову діяльність даних цієї діяльності або досудового розслідування;

матеріали провадження – зібрані, й такі, що утворюють зміст адміністративної, кримінальної, цивільної, господарської тощо справи, протоколи процесуальних і виконавчих дій, розпорядчі акти та інші документи, залучені до провадження речові докази, зразки та інші матеріали для порівняльних досліджень;

матеріальна відповідальність судового експерта – різновид юридичної відповідальності, що закріплений у законі, забезпечується державою і полягає у застосуванні до винної особи примусових заходів за завдання своїми діями майнової шкоди при проведенні експертизи, полягає у знищенні, пошкодженні об'єктів експертизи, у заподіянні шкоди експертній установі в ході виконання судовим експертом своїх службових обов'язків;

метод судової експертизи – систематизована сукупність логічних і (або) інструментальних операцій (способів, прийомів), що заснована на загальнонаукових методах, експертній практиці та практичному досвіді

вирішення конкретних завдань, яка використовується з метою пізнання об'єктів, явищ і процесів під час експертного дослідження;

методика експертного дослідження – програма вирішення експертного завдання, що складається з послідовних практичних і розумових операцій, спрямованих на пізнання властивостей і ознак об'єктів, які досліджуються з використанням системи певних методів і засобів;

наукова обґрунтованість висновку експерта – властивість висновку експерта, який ґрунтується на сучасних досягненнях науки і техніки, новітніх методах, засобах і методиках, характеризується повнотою, об'єктивністю та всебічністю;

незалежність судового експерта – загальноправовий принцип, що полягає у можливості судового експерта самостійно досліджувати надані об'єкти, приймати рішення підпорядковані власним бажанням і інтересам без зовнішніх вказівок та наказів, давати висновок заснований на результатах проведених досліджень у відповідності до своїх спеціальних знань;

неможливість вирішення експертного питання – письмовий документ (повідомлення), що складається експертом у разі прийняття ним рішення, про: недостатню повноту відображень ознак об'єкта дослідження; відсутність розробленої методики; не володіння експертом методами експертизи; технічне оснащення експертної установи недостатнє для дослідження об'єктів;

неможливість проведення експертизи – письмовий документ (повідомлення) складений керівником експертної установи про відсутність у ній умов, необхідних для проведення дослідження або фахівців, що володіють необхідними спеціальними знаннями;

неоправне пошкодження об'єкта експертизи – зміна властивостей і ознак об'єкта експертного дослідження, що повністю виключає можливість його відновлення;

непридатність об'єкта експертизи – неоправна недосконалість об'єкта експертного дослідження, відсутність в об'єкті відображення події або неповне (неадекватне) відображення такої події у властивостях і ознаках об'єкта, які можна було б виявити за допомогою сучасних наукових засобів та методів судової експертизи в інтересах органів досудового розслідування, сторін провадження або інших зацікавлених осіб;

об'єкт судової експертизи – матеріальні та матеріалізовані носії інформації, що досліджує судовий експерт за допомогою спеціальних знань у межах предмета експертного дослідження, а також відомості, що зафіксовані у матеріалах провадження та інших носіях інформації (речові докази, похідні речових доказів, зразки, документи, тіло й стан психіки людини, трупи (їх частки), рослини (їх частки), будівлі, споруди, ділянки місцевості тощо);

об'єктивність судового експерта – професійний принцип, що полягає у вимозі до судового експерта проводити дослідження і формулювати висновки на науково-методичній і практичній основі, що відповідає сучасному рівню розвитку тієї галузі знань, у якій він обізнаний;

обґрунтованість висновку експерта – властивість висновку експерта, яка характеризується правильним та логічним викладом положень (логічним мисленням), вказує на те, що у висновку усі положення (думки) спираються на інші положення (думки), істинність яких доведена з точки зору логіки та інших наук;

ознака – відображені характеристики однієї із сторін об'єкта експертного дослідження, за допомогою якої його визначають, упізнають і описують;

первинна експертиза – класифікаційна ознака судової експертизи, певного класу, роду, виду, що уперше призначена для вирішення питань, які мають значення для провадження;

питання поставлене на вирішення експерта – питання щодо будь-якої обставини правопорушення, що сформульоване у документі про призначення експертизи, і яке необхідно вирішити на основі спеціальних знань шляхом проведення експертного дослідження;

підготовка матеріалів для експертизи – процесуальні і технічні дії органів досудового розслідування, суду, фізичних осіб щодо збирання, підготовки й оформлення необхідних для проведення експертизи об'єктів експертного дослідження (матеріалів, речових доказів, зразків, вихідних даних тощо);

підстави призначення експертизи – процесуальний документ про призначення експертизи з резолюцією (письмовою, електронною) керівника експертної установи щодо проведення експертизи конкретним експертом або комісією експертів (заява на договірних засадах, постанова слідчого, прокурора, ухвала слідчого судді або суду);

платні послуги експертної установи – встановлений нормативно-правовими актами перелік послуг експертної установи, надання яких здійснюється нею на договірних засадах за письмовим зверненням юридичних або фізичних осіб, що пов'язаний з основною діяльністю цієї установи;

повідомлення про неможливість проведення експертизи – письмовий документ, що складається експертом у випадках: невизначеності усіх поставлених перед ним органом досудового розслідування і судом питань; ненадання додаткових чи порівнювальних матеріалів; нестворення умов для дослідження таких матеріалів у місці їх знаходження; ненадання дозволу на повне або часткове знищення об'єкта; потребують уточнення зміст та обсяг експертного завдання, коли заявлене клопотання із цих питань не було задоволено, що унеможливило надання відповіді на жодне із поставлених на вирішення судової експертизи запитань;

повнота висновку експерта – властивість висновку експерта, що полягає у повноті відповідей експерта на усі питання органу чи особи, що призначила експертизу, проведенні дослідження стосовно усіх наданих об'єктів, використанні усіх доступних експертних методів та засобів;

повторна експертиза – класифікаційна ознака судової експертизи, проведення якої призначається у разі мотивованої незгоди з висновком первинної експертизи із вирішення тих самих питань, з дослідження тих же об'єктів, через

наявність сумніву у достовірності висновку з огляду на його необґрунтованість або істотних процесуальних порушеннях при призначенні та проведенні експертизи, така експертиза проводиться іншим експертом, може бути проведена у тому експертному закладі у якому виконувалася первинна експертиза але іншим експертом, так і в іншій експертній установі;

попередня стадія експертного дослідження – стадія дослідження на якій судовий експерт знайомиться з підставами проведення експертизи, наданими об'єктами і матеріалами провадження, з метою визначення придатність та достатність об'єктів і матеріалів провадження для дослідження;

порівняльне дослідження – стадія дослідження на якій судовий експерт зіставляє ознаки, що виявлені на стадії роздільного дослідження в об'єктах експертного дослідження і зразках, та порівнює ці ознаки між собою та з еталонами, моделями, ДСТУ, ТУ, з метою з'ясування збігу цих ознак або їх розбіжностей;

пошкодження об'єкта експертизи – зміна властивостей і стану об'єкта унаслідок застосування до нього фізичних, хімічних, біологічних методів при експертному дослідженні;

правовий статус експерта – закріплення положення експерта у правозастосовних процесах як суб'єкта судово-експертної діяльності, його компетентність, права, обов'язки і відповідальність, що встановлені законодавством і гарантуються державою;

предмет експертизи – фактичні дані, факти, обставини, що встановлюються на підставі спеціальних знань, шляхом дослідження експертом об'єктів, явищ та процесів, а також матеріалів провадження;

приватний суб'єкт судово-експертної діяльності – недержавна експертна установа, судові експерти які у ній працюють, або експерти, що проводять судові експертизи приватно і не є працівниками державних експертних установ;

привід призначення експертизи – подія, обставина, що дає слідчому, прокурору, слідчому судді, суду, стороні захисту спонукальний поштовх для настання інших подій (рішення слідчого, дізнавача, прокурора, слідчого судді, суду; наявність клопотань сторони захисту; вказівка закону про необхідність призначення експертизи; криміналістичні рекомендації щодо розслідування злочину і судового розгляду правопорушення);

проведення експертизи – сукупність послідовних організаційних, процесуальних та методичних дій сторін і інших учасників провадження, судових органів та експертів, що спрямовані на залучення експерта, з метою отримання висновку експерта для з'ясування обставин, що мають значення у провадженні, включає у себе призначення експертизи, її проведення та оцінювання, а також дослідження, перевірку і використання висновку експерта;

проста судова експертиза – класифікаційна підстава за складністю проведення судової експертизи, під час якої досліджується не більше десяти однорідних об'єктів, вирішується не більше трьох запитань, застосовується не більше трьох загальнонаукових або спеціальних методів дослідження;

професійні знання судового експерта – сукупність правових та спеціальних відомостей, що набуті судовим експертом під час навчання теорії, методики судової експертизи певного класу, роду, виду і опанування практики її проведення;

професія судового експерта – обумовлений потребами слідчої і судової практики самостійний вид висококваліфікованої трудової діяльності працівника експертної установи, що заснований на використанні ним своїх спеціальних знань, з метою виконання поставлених сторонами провадження і судом експертних завдань;

реквізити висновку експерта – сукупність обов'язкових елементів у висновку експерта, без яких він не може бути індивідуалізований та не матиме юридичної сили;

рід судової експертизи – класифікаційна ознака, що визначає приналежність судових експертиз до певного класу, що об'єднуються за спільним для них предметом, об'єктом, методикою експертного дослідження і відповідною галуззю науки про судову експертизу;

свідомство про присвоєння кваліфікації судового експерта – офіційний документ, що засвідчує певну кваліфікацію судового експерта, видається за встановленою формою Центральною експертно-кваліфікаційною комісією при Міністерстві юстиції України;

ситуаційне експертне завдання – експертне завдання, що виконується шляхом ретроспективної реконструкції події, вивчення її причинно-наслідкових зв'язків, відносин, слідів, розвитку взаємопов'язаних подій механізму правопорушення та його фрагментів у ході проведення судової експертизи;

складна судова експертиза – класифікаційна підстава за складністю проведення судової експертизи, під час якої досліджуються від двадцяти до ста (більше) однорідних, або від десяти до двадцяти (і більше) різноманітних об'єктів, вирішуються п'ять і більше запитань, застосовуються п'ять і більше загальнонаукових або спеціальних методів дослідження;

спеціаліст – особа, яка володіє спеціальними знаннями і навичками, та залучається до судочинства з метою надання технічної допомоги у виявленні, фіксуванні та вилученні слідів, а також для надання консультацій, роз'яснень під час здійснення процесуальних дій;

спеціальні знання – незагальновідомі у судочинстві, наукові, технічні знання та практичні навички, що набуті особою унаслідок професійного навчання чи практичної діяльності у певній галузі;

строк проведення експертизи – встановлений нормативно-правовими актами, керівником експертної установи (або заступником керівника чи керівником структурного підрозділу), період часу, упродовж якого експерту необхідно провести експертизу;

структура висновку експерта – встановлені процесуальним законодавством, взаємопов'язані складові частини процесуального документу, у якому відображені хід і результати експертного дослідження та його висновки;

суб'єкт судово-експертної діяльності – особа або установа, що за законодавством уповноважена здійснювати судово-експертну діяльність, і є носієм відповідних прав і обов'язків;

судова експертиза – дослідження на основі спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо об'єктів, явищ і процесів з метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду;

судова експертиза середньої складності – класифікаційна підстава за складністю проведення судової експертизи, під час якої досліджуються від десяти до двадцяти однорідних, або не більше десяти різноманітних об'єктів, вирішуються не більше п'яти запитань, застосовуються від трьох до п'яти загальнонаукових або спеціальних методів дослідження;

експерт (судовий експерт) – експертом у провадженні є особа, яка володіє науковими, технічними або іншими спеціальними знаннями, має право відповідно до Закону України «Про судову експертизу» на проведення експертизи і якій доручено провести дослідження об'єктів, явищ і процесів, що містять відомості про обставини вчинення правопорушення, та дати висновок з питань, які виникають під час провадження і стосуються сфери її знань;

експертна установа – установа, що створена у встановленому законом порядку, з метою експертного забезпечення правосуддя та здійснення наукової діяльності у галузі криміналістики і судової експертизи тощо;

судово-експертна діяльність – урегульований законодавством особливий вид діяльності судових експертів та експертних установ, спрямований на забезпечення потреб правосуддя незалежною, об'єктивною, кваліфікованою судовою експертизою, заснованою на сучасних досягненнях науки і техніки;

юридична відповідальність судового експерта – передбачена законодавством відповідальність (кримінальна, адміністративна, дисциплінарна, матеріальна), до якої може бути притягнутий судовий експерт.

РОЗДІЛ 2

КРИМІНАЛІСТИЧНА ГАБІТОЛОГІЯ

2.1 Історія виникнення, становлення та розвитку вчення про ідентифікацію людини за ознаками зовнішності

Будь-яке суспільне явище можна дослідити і зрозуміти тільки із урахуванням умов та особливостей його виникнення й розвитку, тобто у зв'язку з його історією. Саме так відкривається можливість визначити обставини, в яких воно виникало, яким було в минулому, які еволюційні етапи історичного розвитку пройшло, чим воно є сьогодні, та як буде розвиватися у майбутньому [140, с. 9].

Сучасний період розвитку криміналістичного вчення про зовнішність людини, пов'язаний з необхідністю вирішення цілої низки проблем, серед яких значимими є вивчення здобутків цієї галузі знань, шляхів використання науково-технічних досягнень, визначення перспективних напрямів досліджень. Розгляд цих та інших теоретично і практично значимих питань неможливий без ґрунтовного, неупередженого дослідження історії розвитку криміналістичного вчення про зовнішність людини.

Дослідження історії виникнення, становлення, сучасного стану та перспектив розвитку криміналістичної габітології є вкрай необхідним для становлення цієї галузі знань, визначення її природи, сутності та практичної значимості для судово-експертної діяльності.

У сучасних наукових та навчальних публікаціях подаються суперечливі відомості про історію ідентифікації людини за ознаками зовнішності. Це пояснюється тим, що ґрунтовних досліджень щодо джерел становлення криміналістики взагалі, та окремих її галузей, зокрема криміналістичного вчення про зовнішність людини, надзвичайно мало. Наявні видання здебільшого є публікаціями науково-популярної спрямованості, у яких найчастіше наводяться приклади вдалого використання інформації про зовнішність людини у розслідуванні кримінальних правопорушень, тому вони можуть лише умовно розглядатися як результат вивчення історії криміналістичного вчення про зовнішність людини.

Розгляд історичних джерел виникнення спеціальних антропологічних знань про зовнішність людини варто обумовити такими обставинами:

1. Дослідження джерельної бази використання спеціальних антропологічних знань про зовнішність людини у розслідуванні кримінальних правопорушень ускладнюються неоднозначністю розуміння змісту цих знань у різні періоди розвитку практики розслідування кримінальних правопорушень.

2. Відомо, що використання спеціальних антропологічних знань про зовнішність людини здійснюється у межах певної діяльності держави, що в свою чергу, визначається специфікою державних установ. У зв'язку з тим, що Україна в певні періоди була складовою інших держав, формування її правових установ багато в чому залежало від стану справ у цих державах. Тому вивчення використання таких знань пов'язане із необхідністю дослідження цих питань на Русі, у Польщі та Австрії.

Історичний розвиток ідентифікації особи за ознаками зовнішності, становлення її теоретичних і наукових основ, відбувалися в три більш-менш помітні *етапи*:

Перший етап – до криміналістичний:

- опис елементів і ознак зовнішності за методом «кулай-пулай»;
- спричинення каліцтва як спосіб впізнання правопорушників;
- клеймування як метод впізнання правопорушників.

Другий етап – накопичення теоретичних знань про зовнішність людини:

- прийняття гуманних законів, якими відмінялося каліцтво;
- використання творів образотворчого мистецтва для складання суб'єктивного портрету;
- створення картотек злочинців;
- «бертильонаж»;
- «парад злочинців»;
- «впізнання на крестце»;

Третій етап – становлення наукових основ ідентифікації людини за ознаками зовнішності:

- відкриття реєстраційних бюро в Україні;
- видання довідника для працівників карного розшуку (М. С. Бокаріус);
- вчення про прикмети для впізнання (Г. Шнейкерт);
- впізнання злочинця (І. М. Якимов);
- підготовка низки дисертаційних робіт із цієї проблематики (встановлення особи за ознаками зовнішності (О. О. Гусев), експертне ототожнення особи за ознаками зовнішності (В. О. Снетков) та ін.).

Спеціальні антропологічні знання про зовнішність людини використовувались уже під час розслідування злочинів на самих ранніх стадіях діяльності державних органів.

Традиційно, криміналісти досліджували інформацію про зовнішність людини в контексті використання її в ході розшуку осіб, які вчинили злочини.

Ознаки зовнішності людини в основному використовувалися для впізнання розшукуваних осіб, тими хто здійснював розслідування правопорушень.

Відомості про зовнішність людини стали складовою частиною реєстраційної інформації. Потреба суспільства в інформації про злочинців була причиною створення багатьох засобів, способів і методів кримінальної реєстрації. Саме такі аспекти використання ознак зовнішності людини й були предметом розгляду в криміналістиці [65, с. 101-124].

Нагальну потребу у встановленні осіб, які вчинили суспільно небезпечні кримінальні правопорушення, з подальшою їх ідентифікацією можна прослідкувати з моменту виникнення держави і права, та становлення державності. Р. Гейндль у книзі «Кримінальна техніка» навів відомості про використання спеціалізованого опису ознак зовнішності людини за методом, який мав назву «Кулай-пулай» [13, с. 19]. Цей метод застосовувався у Стародавньому Єгипті ще за 300 р. до н. е. Опис складався з двох видів – детальний (Кулай) та короткий (Пулай). До детального включалися: ім'я, вік, зріст, особливості фігури, колір шкіри, волосся, очей, форма обличчя, особливі прикмети (бородавки, шрами) тощо. У короткому описі наводилися лише вік та особливі прикмети.

Дослідники історії криміналістики зазначають, що 305-30 рр до н. е. у судових актах Давнього Єгипту вперше наводяться детальні схеми опису прикмет злочинців. Крім того, 238 р. до н. е. датують у Давньому Єгипті появу прообразу «словесного портрету» та найбільш давнє текстуальне свідчення опису зовнішності злочинця у судових актах [41, с. 45].

До 4 ст. н. е. відносять клиновидне давньогрецьке орієнтування на розшук біглого раба, оприлюднене у м. Олександрії, яке визнано першим письмовим свідченням про використання ознак зовнішності людини з метою її розшуку. У цьому орієнтуванні описані такі ознаки біглого раба: «Молодий раб Арістогена, син Хрізіппа, представника від Алабамни, що втік до Олександрії; ім'я його Герман, прізвисько Нейлос, він народився у Сирії у Бамбіко, приблизно 18-ти років від народження, середнього зросту, безбородий, з прямими ногами, з ямкою на підборідді, з бородавкою схожою на чечевицю на лівому крилі носа, з рубцем через лівий кут рота, мав татування варварськими літерами на правому зап'ясті та був одягнений у хламиду і шкіряний фартух» [25, с. 75; 66, с. 36].

Не маючи досконалих технічних можливостей, у різні часи, правоохоронні органи країн світу в різний спосіб намагалися викрити правопорушників, зокрема й шляхом спричинення тілесних ушкоджень – відрубанням кисті руки, відрізанням вуха, вириванням ніздрів тощо.

Таке каліцтво розглядалося як покарання з одночасним штучним створенням фізичних ознак, що свідчили про характер правопорушення, а також про те скільки правопорушень вчинила дана людина. Так, у стародавній історичній пам'ятці, відомій під назвою «*Закони Ману*», за спричинення тілесних ушкоджень винуватому, відрізали ту частину тіла, якою був завданий удар [31, с. 171]. У стародавньому Вавилоні за «*Законами Хаммурапі*» у сина, який вдарив батька, відрізали язик; у матері, яка винна у смерті дитини, відрізали груди. За вчинення крадіжки, підлог документів у стародавньому Єгипті відрубували руки [65, с. 101].

У XIV-XVIII ст. ст. осіб, які вчинили правопорушення, можна було виділити з поміж інших людей, за залишеними після судового процесу особливим прикметам на різних частинах тіла (клеймування, таврування, відрізання пальців рук, вушних раковин, носа, виривання ніздів), наявність таких «прикмет» дозволяла більш ефективно встановлювати особу людини, а також злочин, який вона вчинила у минулому. Тому не було потреби в окремій систематизації відомостей про осіб, які раніше порушували закон.

Окремі дослідники вважають, що клеймування злочинців проникло на територію слов'ян із візантійського права, а також під впливом татар. При цьому, порівняно із каліцтвом клеймування як репресивний пенітенціарний захід і засіб розпізнавання рецидивної злочинності було більш прогресивною і гуманною формою [25, с. 79].

Уперше про клеймування на території Русі згадується у Двінській уставній грамоті 1398 року, яка встановила смертну кару за третю крадіжку: «тата всякого пятнати». Щодо подальших законодавчих актів, то клеймування згадується в Указі від 10.02.1637, який замінив для фальшивомонетників смертну кару кнутом і позитивним тюремним ув'язненням, а для «улики» передбачав клеймувати їх на щоках символом «ВОР», щоб крадії були «знатни». Згодом знову у законодавстві Русі для зовнішньо помітної «знаності» як засіб пенітенціарно-репресивного ототожнення згадується каліцтво. Наприклад, указ від 15.01.1649 передбачав, що у місцях, з яких на вічні каторжні роботи посилалися засуджені, то там в них виймали «ноздри» до кості, щоб коли вдасться їм збігти, то щоб сховатися їм не можна було і для кращого їх пошуку вони були знані. Схоже покарання передбачалося за перший злочин указом від 20.10.1654 «Про покарання злодіїв і розбійників, замість смертної кари кнутом, з відсіченням у лівої руки по пальцю; про заслання їх до Сибіру і про виконання смертної кари за повторний такий же злочин» [25, с. 77].

У свою чергу саме в указі від 03.05.1691 мова йде про клеймування злочинців, при цьому зазначається, що закон не має зворотної сили, винні у вчиненні злочинів затримані до вступу в силу указу від 03.05.1691 піддавалися більш тяжкому покаранню, зокрема каліцтву: «замість смертної казні п'ятнати і висилати, а вух і пальців їм не різати, а викувувати залізом слово «В», для того щоб із тих ворів, які збіжуть і об'являться було б по цьому знати [25, с. 77].

У XVII столітті методика клеймування на Русі зазнала суттєвих змін, її технологія передбачала утворювати на тілі літери за допомогою особливих штампів, на яких були насаджені сталеві голки, що утворювали відповідні літери. Ці голки проникали в тіло людини і викликали рани, які до 1864 року з метою перешкоджання знищенню затиралися порошком змішаним із індіго і тушшю, для накладання клейма «СК» – «ссильнокаторжний» і «СБ» – «ссильнобіглий» було винайдено спеціальну машинку з пружинкою, яка вдавлювала клейма у руку злочинця [25, с. 78].

Два останніх законодавчих акти, в яких згадується система штучних особливих прикмет, що використовувалися судово-репресивною системою

відносяться відповідно до 1848 і 1857 рр. Так, в положенні Комітету Міністрів від 25.05.1848 «Про підсудність бродяг і про заслання їх до Сибірської губернії», передбачалося попереднє клеймування, винятком з якого були неповнолітні. А в п. 28 «Уголовного закону» 1857 р. приписував, щоб кати публічно накладали клейма з літерами «К. А. Т.» (тобто каторжанин) на лоб і щоки засуджених одразу після їх покарання пліттю. Виняток був для жінок і тих, хто досяг сімдесяти років [25, с. 79].

Введення спеціальної деформації та спотворення частин тіла засуджених, де татуювання часто розглядалося, як обов'язкова, а згодом і пріоритетна штучна ознака, що спеціально наноситься з метою розшуку та розпізнавання рецидивної злочинності, мала багатовіковий період використання у багатьох цивілізованих країнах. Вчені стверджують, що через названі способи ототожнення особистості людини, якими б вони не здавалися огидними, не пройшло жодне державне утворення, жоден народ, де на зміну каліцтву, прийшло таврування залізом і татуювання за допомогою пороху, індиго і туші, поки і вони поступилися місцем «бертільонажу» [25, с. 79].

Відомий криміналіст С. М. Потапов писав, що моментом, коли вперше з повною очевидністю була показана на практиці непотрібність для отримання достовірних судових доказів будь-яких прийомів, що гвалтують особистість або принижують людську гідність, було відкриття Бертільйоном (1882) методу судової ідентифікації для доказування рецидиву [92, с. 2]. В Японії до ХХ ст. за злодійство відрізали вухні раковини, а за розбійний напад – ніс [33, с. 4].

Фізичне каліцтво вказувало не лише на спосіб вчинення злочину, а й на те, скільки злочинів і яких саме вчинила дана особа у минулому.

Клеймування правопорушників як метод їх впізнання також широко використовувалось у далекій давнині. Так, згідно «Законів Ману», якщо бідна людина намагалась займати місце поряд з багатого, то вона підлягала клеймуванню [65, с. 102]. На Русі правила клеймування згадуються у *Статутній грамоті* Двінської землі (1397–1398 рр.): «тата будь-якого п'ятнати». Фальшивомонетників, бунтівників і злодіїв таврували знаками, які являли собою розпечений прямокутник з розміщеною у ньому літерою «Б» – бунтівник, «В» – злодій. За указами 1700 р., 1712 р., 1715 р. державних злочинців, убивць, розбійників таврували зображенням державного герба. Згідно «Уложенія про покарання» осіб, яких відправляли на каторгу і на заслання, таврували поєднанням букв «СК», «КАТ», «СП», які випалювалися на лобі, щоках, а також грудях і спині. Ознаки зовнішності фіксувалися у документах, що виконували роль розшукових орієнтувань [25 с. 102; 67, с. 50].

На той час клеймування набуло такого широкого застосування, що у 1845 році для катів видається спеціальне «керівництво» про способи клеймування [83, с. 7].

Згодом, замість накладання розпеченого тавра, стали прикладати до тіла пластинку з голками, які розташовувалися у формі орла або у вигляді літер, з яких склалися слова, що вказували на вид злочину, вчиненого у минулому. Тавро дещо полегшувало розшук правопорушника, але не давало можливості ідентифікувати його особу [17, с. 11]. Ці приклади, на нашу думку, були

передумовою створення примітивного обліку злочинців, який мав несистематизований та децентралізований характер.

Є підстави вважати, що на Русі вже у XIV ст. ознаки зовнішності не тільки використовувалися для впізнання, а й фіксувалися в певних документах – своєрідних упізнавальних картах. Для прикладу, можна навести шматок шкіри, який було знайдений у 1843 р. під час ремонту московського кремля. У цьому первісному документі були описані риси зовнішності людини на ім'я Микита: «Микита плешив, бородат, швець, бородавка на правому лиці, пляма у нього в косиці» [65, с. 103-104].

На цьому етапі, каліцтво розглядалось як покарання, й одночасно штучно створені фізичні ознаки людини, що відрізняли її від інших людей і свідчили про характер правопорушення, а також про те, скільки злочинів вчинила дана людина. У такій системі впізнання була відсутня наукова обґрунтованість згаданих засобів, вони не утворювали єдиної системи. Неспроможність цих донаукових форм впізнання людини стала очевидною, проблему необхідно було вирішувати на основі науки, спираючись на досягнення в її окремих галузях.

Наукові методи упізнання людини стали використовувати лише у другій половині XIX ст., початком їх розвитку було розроблення *методу «словесного портрета»*.

У Європі та Середній Азії набуло поширень відтворення особливостей зовнішності людини з використанням творів образотворчого мистецтва, наприклад, портретних малюнків, що призвело до ідеї використання портретів з метою розшуку осіб, які переховувалися від правосуддя.

У XIX ст. з прийняттям «гуманних» законодавчих актів у деяких державах скасували практику клеймування у Франції – 1732 р., на Русі – 1863 р., у Китаї – 1905 р [67, с. 50]. Це суттєво змінило роботу правоохоронних відомств щодо розшуку і подальшого встановлення особи правопорушників. У цей період стали формуватися передумови для створення системи відомостей про зовнішність правопорушників, що давало можливість їх індивідуалізувати.

В Англії і Франції на початку XIX ст. проводили так звані «ідентифікаційні паради», які полягали у тому, що інспектори поліції регулярно відвідували тюрми і наказували водити навколо себе в тюремному дворі ув'язнених для того, щоб тренувати «фотографічну» пам'ять, запам'ятовуючи обличчя цих в'язнів. Такі «паради» були найпоширенішим методом упізнання раніше засуджених злочинців [126, с. 24].

У ті часи, застосовувалися й інші методи ідентифікації, але через свою оригінальність вони не набули поширення. Так, працівник англійської розшукової поліції Джон Філдінг, будучи сліпим, за голосом міг розпізнати більш ніж 2 500 злочинців [83, с. 8].

Звичайно, крім ідентифікації живих людей, проблемним залишалось питання ідентифікації трупів. Особливої актуальності ця проблема набувала під час епідемії, коли значна кількість людей вмирала на вулицях. Основним методом

ідентифікації у таких випадках було упізнання, однак воно в силу часових та інших факторів проявило себе малоефективним у такій ситуації.

У стародавніх містах існував звичай збирати померлих на вулицях для впізнання на «крестце» (перехресті). Зібрані трупи, у відкритих гробах, упродовж трьох днів залишалися на «крестце». Сюди приходили люди, які могли упізнати трупи до їх поховання у загальній могилі. Можливість отримати уявлення про стародавній спосіб упізнання трупів надає картина художника А. М. Васнецова «На крестце в Китай-місті» (1902 р.).

Перша «система відомостей» про зовнішність осіб, які розшукувались, була створена у 1810 р. засновником французької кримінальної поліції «Сюрте» (безпека) *Еженом Франсуа Відоком*. Він запропонував систему ідентифікації злочинців, засновану на особливих прикметах. Під «особливими прикметами» Відок розумів наявність на тілі злочинців різноманітних специфічних татувань, які на його думку, дозволяли достатньо ефективно індивідуалізувати розшукуваних осіб. Відок уперше створив картотеку паризьких злочинців, де зазначались прізвища, біографії, клички, адреси, злочинні зв'язки, а також зовнішні особливості осіб, які раніше порушували закон. На той час служба кримінальної безпеки Франції передбачала посаду художника, в обов'язки якого входила фіксація на паперовому носії усіх особливих прикмет злочинців, з письмовим їх описом: «голова посічена в одному місці, а на грудях ознаки мет», «права нога побита з пищалі в одному місці» тощо [67, с. 36-37; 2, с. 109].

У 1860 р. директор Лувенської в'язниці Стевенс намагався проводити виміри ув'язнених. Таким вимірам підлягали: зріст, округлість голови, об'єм грудної клітини, довжина вух, ступні усіх дорослих злочинців. Стевенс стверджував, що отримані ним показники не можна приховати переодяганням, гримуванням тощо [127, с. 18].

Отже, криміналістичне вчення про зовнішність людини закономірно виникло на певному етапі розвитку суспільства і було спрямоване на об'єктивізацію процесу ідентифікації правопорушника. З моменту виникнення криміналістична реєстрація розвивалась у напрямі накопичення, адаптації та трансформації відомостей із різних галузей знань, ґрунтуючись на принципах науковості. Разом з тим, діяльність щодо такої реєстрації удосконалювалася у напрямку її організаційного упорядкування, покращення правової, методичної та технічної основи. Серед найбільш вагомих факторів, що зумовлювали розвиток антропологічної діяльності варто визначити:

– науково-технічний прогрес (його розвиток має значний вплив на становлення спеціальних антропологічних знань, що зумовлює появу нових засобів і методів пошуку й дослідження інформації про зовнішність людини);

– процес інтеграції і трансформації знань з інших наук в криміналістичне вчення про зовнішність людини (унаслідок такого процесу формуються нові види діяльності, методи і методики експертного дослідження зовнішності людини);

– запити слідчих і судових органів (вони відображають потреби, унаслідок чого з'явився новий об'єкт експертного дослідження та формуються нові експертні завдання).

Початок розвитку криміналістичного вчення про зовнішність людини покладено в публікаціях французького криміналіста *Альфонса Бертільйона*, присвячених використанню антропологічних характеристик людини для реєстрації злочинців. Серед яких відомі «*Судова антропометрія в Парижі у 1889 році*» (1890 р.), «*Антропометрична ідентифікація*» (1893 р.).

Автор «словесного портрета» французький криміналіст А. Бертільйон у 1885 році запропонував описувати прикмети злочинців не у довільній формі, а на основі певної системи. При цьому у ретельно розробленій системі кожна видима частина голови в цілому і обличчя зокрема отримала точне визначення і позначення у вигляді букв, з яких складалася формула зовнішності [65, с. 102-103].

Складати такий «портрет» раніше пропонували Відок, *Адольф Кетле* й інші криміналісти, але Бертільйон висловив ідею опису злочинців не в довільній формі, як це робилось раніше, а на основі певної системи. Так з'явився «словесний портрет» – перший науково обґрунтований засіб вербального моделювання ознак зовнішності. За системою «словесного портрета» кожна частина голови, й особи в цілому, отримували точне буквальне описування, на основі якого складалася формула зовнішності.

Крім того, Бертільйон є автором антропологічного методу кримінальної реєстрації. Працюючи у бюро ідентифікації паризької поліцейської префектури у 1879 р., він увів вивчення фотознімка ув'язнених і порівняння форми вух, носів. Далі Альфонс Бертільйон розпочав вимірювати окремі елементи зовнішності осіб, які підлягали реєстрації. Ідею «вимірювання» він запозичив у бельгійського вченого антрополога А. Кетле, який стверджував: «на світі немає двох людей з абсолютно однаковою будовою тіла, зміна розмірів частин тіла відбувається виключно індивідуально» [17, с. 12].

У наслідок своїх досліджень та практичної діяльності Бертільйон дійшов висновку, що розміри окремих частин тіла у різних осіб можуть збігатися. Але ніколи не співпадатимуть розміри чотирьох або п'яти частин тіла одночасно. Результати своїх вимірювань він сформулював у доповідній записці префекту паризької поліції, але підтримки не отримав. Бертільйон продовжував працювати над своїм методом, доводячи неефективність чинної методики опису зовнішності людини за неякісними фотознімками.

Нарешті, після зміни префекта поліції, Альфонс Бертільйон отримав дозвіл на спробу застосування свого методу строком на три місяці. За цей час він із двома помічниками поповнив картотеку 1800 реєстраційними картками. За десять днів до кінця випробувального терміну Бертільйону вдалося ідентифікувати злочинця, який був зареєстрований у його картотеці за іншим прізвиськом. Цей перший успіх довів керівництву поліції, що метод дійсно спрацьовує і може призвести до революційних змін у криміналістиці [67, с. 51-57].

Подальший розвиток антропометрії заклав початок становлення вимірювальної фотографії. Бертільйон розробив спосіб фотографування спрямований безпосередньо на розшук людини, який отримав назву «сигналітична фотозйомка».

З метою втілення своїх здобутків у практичну діяльність Альфонс Бертільйон почав використовувати для служби ідентифікації фотоательє, залучив фотографа, навчив його знімати затриманих у фас і профіль з однакової відстані, при однаковому освітленні та на спеціально сконструйованому кріслі.

Зроблені при цьому фотознімки наклеювались на картку з відомостями про вимірювання, туди ж додавався словесний опис зовнішності злочинця з точними характеристиками прикмет людини. Бертільйон навіть для кожної видимої прикмети голови сформулював характеристики з літерним позначенням. Низка таких літер складала формулу, за якою можна було вести пошук злочинців у в'язницях [17, с. 13; 47, с. 445-446].

Таким чином, словесний портрет був уведений у практику роботи французької поліції як доповнення до картки з вимірами і як основний засіб розшуку злочинця.

Згодом метод словесного портрета отримав визнання в інших країнах. Італійський криміналіст *Сальваторе Оттоленгі* доповнив ознаки словесного портрета і включив до них «психологічні прикмети», тобто ознаки, що вказують на форми рухів, міміку, жестикуляцію тощо [47, с. 483-484].

Унаслідок таких спільних зусиль західноєвропейських криміналістів було створено систему реєстрації злочинців, що отримала назву «бертільйонаж» і стала ефективним засобом розшуку та ототожнення особи злочинця.

Проаналізована нами вище система опису ознак зовнішності була безсумнівною заслугою Альфонса Бертільйона. Свій подальший розвиток даний метод отримав в публікаціях відомого швейцарського криміналіста *Рудольфа Арчибальда Райса*, засновника однієї з перших у світі експертної криміналістичної лабораторії. Метод А.-Р. Райса являє собою опис зовнішності людини у вигляді системи єдиних термінів словесного портрета на основі даних анатомії та антропології. У методі основна увага приділяється характеристиці голови (особи) як найбільш індивідуалізованій частині зовнішності людини. В якості анатомічних ознак були обрані ті з них, що є найбільш стійкими та мало схильними до вікових змін [106].

Наприкінці ХІХ ст. популярності набула теорія італійського психіатра й антрополога *Чезаре Ломброзо*. Цей вчений-кримінолог у другій половині ХІХ ст. першим почав досліджувати злочинців, спираючись на чітко зафіксовані антропометричні дані. Ломброзо вивчав звичаї та характерні риси жителів криміногенної Південної Італії й зібрав численні емпіричні матеріали. У в'язницях та психіатричних лікарнях міста Павії спеціальним циркулем він вимірював розмір черепа злочинців. У процесі таких досліджень Ломброзо виявляв певні аномалії в будові черепа, які на його думку, наближають злочинців до тваринного світу. Також він проводив антропометричну та психіатричну експертизи, й дійшов висновку, що деяким людям схильність до злочинів притаманна з народження. Такі висновки сприяли виникненню й поширенню терміну «природжені злочинці». За думкою Ломброзо, злочинець – це атавістичне явище, що у своєму розвитку крокує назад від решти людства. Така

особа не здатна самостійно зупиняти свою протизаконну поведінку, оскільки її мозок працює «ненормально». На думку вченого, суспільству краще позбавлятися від таких «природжених злочинців» [16; 68; 69; 72].

Головними ознаками, що вказують на «злочинні схильності особи», Ломброзо вважав сплющений ніс, низьке чоло, рідку бороду, великі щелепи тощо. У 1875 р. вийшла (у стилі памфлету) невелика праця Ломброзо під назвою «Злочинна людина у її стосунку з антропологією, юриспруденцією та психіатрією», що отримала популярність не лише в Італії, а й за її межами, згодом вийшло її друге видання, змінене та доповнене (у співавторстві з Ф. Полетті) [144].

Теорія Ломброзо у свій час була із захопленням прийнята слідчими, які захоплювались вченням Ломброзо і навіть посилалися для підтвердження звинувачень на його наукові розробки. Надалі ця теорія була спростована багатьма спеціалістами. Однак і в сучасних умовах не можна відкидати того, що фізіономічний аналіз відіграє певну роль у криміналістиці [10, с. 193].

Перше в Україні реєстраційне бюро, що називалось антропометричною станцією, було створено в Одесі у 1892 р. Його головна функція полягала у реєстрації та ототожненні злочинців за допомогою антропометричних вимірів, розроблених Альфонсом Бертільйоном. Під час заповнення картки рекомендувалось розмішувати на ній фотознімки злочинців. Найбільш достовірні відомості про використання фотографії поліцією в Україні сягають 60-х рр. ХІХ ст. Відомо, що у 1864 р. у м. Бобринці Одеської губернії було відкрито поліцейське фотоательє [62, с. 14].

У криміналістичній літературі згадується, що перше документально зафіксоване використання суб'єктивного портрета для розшуку злочинця датоване 1908 р., у Лейпцизі за трьома відібраними у картотеці зображеннями осіб, складеними за свідченнями (описом) очевидців, було виготовлено та опубліковано в газетах мальований портрет убивці [71, с. 149].

Відомо, що карикатури та шаржі підкреслюють в особі людини ту чи іншу рису, характерну для неї. Цей принцип вирішив використати професор Микола Бокаріус. Ним у 1924 р. у Харкові був виданий «Довідниковий підручний альбом для працівників карного розшуку та міліції при складанні словесного портрета», в якому М. Бокаріус запропонував систему опису голови та обличчя. Основою альбому він зробив малюнки, у яких у перебільшеній формі, використовуючи допоміжні геометричні фігури та лінії, спробував подати зображення окремих частин обличчя і загальні форми голови збоку (у профіль) і спереду (фас). Малюнки були досить умовні й вимагали певної фантазії, щоб зіставити з ними елементи конкретних живих осіб. Враховуючи це, начальник науково-технічного відділення карного розшуку УРСР О. Єлисеєв у передмові до «альбомчику» М. Бокаріуса зазначив, що мистецтво складання словесного портрета вимагає певної теоретичної підготовки, значної спостережливості, належної уваги та певного практичного досвіду, за наявності яких, зусилля призведуть до бажаних у справі позитивних результатів. Далі О. Єлисеєв

зазначив, що складений правильно за способом словесного портрета опис особи цілком може замінити фотографічну картку, що надзвичайно зручно через те, що агент розшуку, який добре знає словесний портрет, носить його у своїй голові, і варто йому окинути поглядом натовп, щоб безпомилково впізнати серед нього розшукувану особу, в той час як фотографічний знімок особи він повинен виймати з кишені для порівняння [71, с. 150].

У 1925 р. було видано книгу начальника Берлінського бюро ідентифікації *Ганса Шнейкerta «Вчення про прикмети для впізнання»*. У ній описані анатомічні ознаки зовнішності, викладені функціональні ознаки (постава тіла, жести, погляд, міміка рота, хворобливі рухи), а також приділено увагу ознакам «одягу та професії», які Шнейкерт назвав «непрямыми ознаками». Крім того, до опису зовнішності рекомендувалося включати «різні зміни зовнішності, що виникли у зв'язку із хворобою, старістю або привнесені за допомогою штучних засобів» [138].

Поряд із відомостями про систему ознак зовнішності Шнейкерт включив до книги рекомендації щодо «застосування вчення про прикмети на практиці» – порядок складання описів «зовнішності злочинців, безвісти зниклих та невстановлених трупів, проведення туалету трупа, упізнання за пам'яттю та на відстані» [35, с. 20].

У 1928 р. вийшла друком книга *Івана Якімова «Упізнання злочинців»*, у якій автор зробив спробу створити «єдине систематизоване вчення про реєстрацію фізичних прикмет людини» [143].

Початок становлення спеціальної криміналістичної теорії ідентифікації особи заклали роботи *Сергія Потапова*. У своїх публікаціях дослідник стверджував, що загальним методом криміналістики є метод ідентифікації, роль якого у всіх його видозмінах, у залежності від властивостей досліджуваних об'єктів, полягає в судовому доказуванні тотожності. На думку С. Потапова, розроблення криміналістичної ідентифікації забезпечує криміналістику необхідною методологічною базою. Вчений розглядав процес розслідування як наукове криміналістичне дослідження [92, с. 9].

Уже на початку ХХ ст. антропометричний метод «словесного портрета» був упроваджений в практичну діяльність поліції більшості провідних країн світу. Цей метод дозволяв ефективніше та із значно більшою ймовірністю ідентифікувати особу, яка раніше потрапляла у поле зору правоохоронців; перевіряти запідозрену у вчиненні правопорушення особу на причетність до не розкритих злочинів. Для цього етапу розвитку криміналістичної габітології характерна поява відомостей про злочинця, в якості облікових ознак антропометричної реєстрації, а також запровадження системи опису зовнішності злочинців за методом «словесного портрета».

Вважаємо за доцільне навести публікації з найбільш відомих і науково значущих досліджень у галузі ідентифікації особи за ознаками зовнішності. Так, досить детально питання ідентифікації особи за фотознімками викладене у праці *Миколи Вороновського «Уголовна техніка»*, яку було видано у 1931 р. У ній

автор стверджував, що портретні фотознімки за точністю поступаються дактилоскопії, але за відсутності інших способів ототожнення, нерідко здійснюється порівняння двох фотознімків. У зв'язку із цим зазначалося, що найбільш ефективним є порівняння сигналетичних фотознімків [11, с. 62-63].

Починаючи з 30-х років минулого століття, до підручників з криміналістики розпочали включати розділи, у яких розглядалися питання використання відомостей про ознаки зовнішності людини з метою її встановлення. Так, в одному з перших радянських підручників з криміналістики (1935 р.), викладались питання використання методики словесного портрета з метою впізнання людини за її зовнішніми рисами [57, с. 45-52].

У підручнику з криміналістики (1938 р.), розміщені основи використання відомостей про зовнішність людини у слідчій роботі, передусім під час упізнання люди за фотознімками, і використання методики словесного портрета в ході допиту [54, с. 87-104].

Підручник з криміналістики (1950 р.), містить розділ, у якому викладені основи використання відомостей про ознаки зовнішності, які традиційно розпочали висвітлювати у наступних виданнях підручників з даної дисципліни. У підручнику (1950 р.) наведена система класифікації та опису ознак зовнішності за методикою словесного портрета; надані рекомендації щодо збирання відомостей про ознаки зовнішності; узагальнено інформацію про застосування таких ознак під час експертного дослідження фотозображень; розглянуті питання використання відомостей про зовнішній вигляд людини у різних видах кримінальної реєстрації живих осіб і невпізнаних трупів [56, с. 128-137].

Радянська криміналістична література, що присвячена різним питанням використання відомостей про ознаки зовнішності людини у діяльності з виявлення, розкриття і розслідування злочинів була досить об'ємною. Так, за інформацією періодичного видання «Вісник криміналістики», що видавався за редакцією О. Філіпова 1956 р., було опубліковано близько тридцяти окремих видань з проблем криміналістичної габітології та портретної експертизи. При цьому лише половина з цих видань була присвячена питанням експертного дослідження портретних зображень людини.

Історія криміналістики зберегла відомості щодо двох експертиз із встановлення особи за рисами зовнішності, проведених на початку ХХ ст. К. Прохоровим. Першу таку експертизу описав він сам. Так, у 1909 р. у м. Саратові було затримано людину з прізвищем Кардіно за підозрою у вчиненні потрійного убивства ще сім років тому. В ході розслідування цього злочину було встановлено, що убивцею є Олександр Кара, який відбував 12 літній строк каторжних робіт, однак спромігся утекти і кілька років переховувався за чужими прізвищами. Затриманий Кардіно відмовлявся від того, що саме він і є убивцею з прізвищем Кара, тому виникла необхідність ідентифікації його особи за трьома фотокартками, дві з яких були виконані поліцією за правилами сигналетичної фотографії. Користуючись методом «словесного портрету», експерт К. Прохоров

встановив, що на усіх фотокартках зображено одну й ту саму людину. Таким чином, особу Олександра Кара було ідентифіковано [102, с. 85].

Другу подібну експертизу К. Прохоров провів у 1916 р. у зв'язку зі спірним питанням щодо походження від банкіра Джамгарова позашлюбного сина артистки Мулен (Варгіної). У ході дослідження експерт знову успішно застосував метод «словесного портрета» [65, с. 115].

Цікаві відомості, щодо проведеної у середині 20 рр. ХХ ст. експертизи за рисами зовнішності, наводить І. Крилов. Під час повернення батькам дітей з будинку монгольського лами, у якого вони виховувались, відбулася плутанина. П'ятирічний хлопчик був узятий однією жінкою, що признала у ньому свого сина. Однак, за заявою іншої жінки, указаний хлопчик був саме її сином. Суперечка розглядалася на рівні Верховного суду Монголії, члени якого звернулися за допомогою до радянського антрополога С. Теплохова. Детально дослідивши будову вушних раковин, інші ознаки «словесного портрета», експерт дійшов висновку, що жінка яка узяла хлопчика дійсно помилилася [65, с. 115].

До основоположних робіт, що стали фундаментом подальших досліджень у галузі криміналістичної габітології, слід віднести праці *Миколи Терзієва*. Основні правила, яких необхідно дотримуватись при проведенні судово-портретної експертизи, він виклав у відповідному розділі підручника із криміналістики (1950 р.), більш докладно у лекціях з криміналістики (1951 р.) та окремій публікації «Криміналістичне ототоження особи за ознаками зовнішності» (1956 р.) [125]. У цій публікації розглянуті методи порівняльного дослідження, що на той час використовувались у практиці проведення судової портретної експертизи. Праці М. В. Терзієва слугували імпульсом початку розгортання досліджень у галузі судового портретознавства.

Усі ці дослідження та публікації зумовили висунення ідеї щодо становлення у криміналістиці окремої галузі знань – «криміналістична габітологія». Найбільш вагомими умовами, що сприяли формуванню цієї галузі знань були такі:

- наявність значного емпіричного матеріалу щодо окремого виду діяльності з виявлення, розкриття та розслідування злочинів, й створення на основі цієї діяльності окремих теорій;

- наявність проміжних теоретичних розроблень окремих питань ідентифікації людини за ознаками зовнішності;

- тривале удосконалення системи методів, правил і методик дослідження зовнішності людини;

- поява спеціальних державних установ у різних відомствах, що здійснюють практичну й науково-дослідну роботу у галузі ідентифікації правопорушників.

Таким чином, криміналістична габітологія зародилась, пройшла етап становлення та формування у надрах криміналістики унаслідок накопичення окремими дослідниками та науковцями спеціалізованих установ емпіричного матеріалу, його теоретичного узагальнення й систематизації в окремих монографіях та дисертаційних роботах.

У 60-ті роки минулого століття були докладно й усебічно досліджені теоретичні основи криміналістичної габітології, проведено межу між судово-портретною

експертизою і використанням відомостей про зовнішність людини в оперативно-розшуковій діяльності. Так, наукові основи ототожнення людини за ознаками зовнішності викладені у дисертації *Олександра Гусєва* «Встановлення особи за ознаками зовнішності», на думку якого наукові положення ототожнення людини за ознаками зовнішності мають базуватися не тільки на закономірностях криміналістики, але й відомостях з анатомії людини та антропології. У дисертації О. О. Гусєва розглядалися вікові зміни ознак зовнішності, було зроблено спробу визначення ідентифікаційної значущості частоти зустрічаємості таких ознак зовнішності.

Значимою для подальшого розвитку судово-портретної експертизи була публікація О. О. Гусєва «*Методика проведення судових експертиз з метою встановлення особи за рисами зовнішності*» (1960 р.) [22]. У цьому навчально-методичному посібнику О. О. Гусєв виклав матеріал з урахуванням стадій проведення досліджень, наголошувалося на важливості підготовчої стадії, у якій експерт вивчає надані йому портретні зображення. Посібник містить характеристику основних методів дослідження ознак зовнішності за зображеннями, які проілюстровані на прикладі конкретних експертиз. Надані рекомендації з аналізу ознак зовнішності за фотозображенням, критерії оцінки достовірності ознак і вимоги, яким повинні відповідати висновки експерта за результатами дослідження.

У цей же період розпочав свої дослідження у галузі судового портретознавства *Віктор Снетков*, який у 1961 р. захистив кандидатську дисертацію на тему «*Експертне ототожнення особи за ознаками зовнішності*». У її основу покладено колективну публікацію, що вийшла друком ще у 1959 р., за активної участі В. О. Снеткова. У цих працях автором детально описані не тільки основні стадії експертного дослідження носіїв інформації про ознаки зовнішності людини, але й наукові основи експертного встановлення людини за ознаками зовнішності, надано класифікацію ідентифікаційних ознак, розглянуті питання оцінки експертного висновку. Посібник підготовлений з використанням чисельної бібліографії вітчизняних і зарубіжних авторів, що дозволило у подальшому послідовникам В. О. Снеткова більш поглиблено вивчати різні аспекти використання ознак зовнішності для ідентифікації людини.

У 60-80-тих роках минулого століття В. О. Снетковим було опубліковано низку посібників і статей присвячених як теоретичним, так і практичним питанням використання ознак зовнішності у криміналістичній практиці [115; 117; 120].

Поряд із розробленням експертних методик, практика відчувала потребу у подальшому зміцненні теоретичної та методологічної бази судового портретознавства, тому В. О. Снетков продовжував фундаментальні дослідження проблем габітології.

У 1971 р. В. О. Снетков захистив докторську дисертацію на тему «*Теорія і практика портретної ідентифікації особи*». Ним було розроблено криміналістичне вчення про зовнішній вигляд людини, зокрема: визначені передумови ідентифікації особи за ознаками зовнішності; структура та

властивості зовнішності людини, що дозволяють здійснювати її ідентифікацію; запропонована розгорнута система елементів і ознак зовнішнього вигляду людини; виявлені закономірності фіксації зовнішнього вигляду людини у різних зображеннях; з'ясовані закономірності збирання, дослідження і використання відомостей про зовнішній вигляд людини з метою розкриття і розслідування кримінальних правопорушень; систематизовані засоби і методи, що використовуються з цією метою.

У підготовленому В. О. Снетковим підручнику *«Габітоскопія»* [115], а також у низці робіт, що опубліковані Всесоюзним НДІ МВС СРСР у серії *«Бібліотека експерта»* [36; 118], розглядалися як загальні питання, так і окремі напрями експертного дослідження ознак зовнішності людини, що розроблялися під керівництвом В. О. Снеткова його учнями та послідовниками. У цих виданнях приділялася увага питанням ототожнення за ознаками зовнішності осіб, сфотографованих зі значним розривом у часі, ототожнення людини за різноракурсним фотопортретом, за фотознімками підданими ретуші. З'ясовувалися й інші проблемні аспекти експертизи людини за її відображеннями.

Таким чином, починаючи із 60-х рр. ХХ ст. активізувалися дослідження різних аспектів експертного ототожнення людини за ознаками зовнішності.

Необхідно відзначити, що у цей період дослідження ознак зовнішності людини за фотознімками, в основному були зорієнтовані на знання експертами методики словесного портрета й вміння застосовувати її для аналізу ознак зовнішності, усе це обумовлювало суттєвий елемент суб'єктивізму в оцінці ознак, з використанням яких здійснювалося ототожнення людини.

Тому, у цей же період, науковці та практики розпочали розробляти методи, що дозволяють об'єктивізувати проведення судово-портретних досліджень. Такі розробки проводилися за двома основними напрямками:

1) подальше вивчення частоти зустрічаємості ознак зовнішності людини з метою визначення їх ідентифікаційної значущості;

2) пошук методів аналізу розмірних характеристик ознак зовнішності людини, що характеризують будову її обличчя та його кісткову основу.

Найбільш послідовно й цілеспрямовано велися роботи у першому напрямі, шляхом поглибленого дослідження частоти зустрічаємості ознак зовнішності людини (з урахуванням їх взаємозалежності). Як відомо, ідентифікаційна значущість ознаки тим вища, чим рідше вони зустрічаються. На цій основі з використанням положень теорії ймовірностей можуть бути побудовані критерії достатності співвідношень або відмінності ознак звичайної людини для висновку про наявність або відсутності тотожності особи, зображеної на кількох фотознімках.

Олена Брайчевська і Микола Зюскін у 1960 р. опублікували статтю *«Про можливості ідентифікації особи за рисами зовнішності»*, у якій повідомили про результати обчислення частоти зустрічаємості ознак зовнішності за масивом понад 2000 пар фотознімків (фас і профіль) [5, с. 86].

Зиновій Кірсанов та П. Ю. Орлов вивчили ще більший за обсягом експериментальний матеріал і встановили частоту зустрічаємості ознак зовнішності людини зі значною точністю. Результати їх досліджень були опубліковані у 1962 р. у роботі «Оцінка ідентифікаційного значення ознак зовнішності людини при ототожненні особи за фотозображеннями» [44, с. 280].

З. І. Кірсанов продовжив удосконалення імовірісно-статичного методу портретної ідентифікації. Ним складені відповідні таблиці частоти зустрічаємості ознак та їх ідентифікаційної значущості, які опубліковані у 1968 р. у роботі «Експертне ототожнення людини за фотопортретом із застосуванням математичних методів дослідження» [43].

У 1977 р. З. І. Кірсанов захистив докторську дисертацію на тему «Ймовірісно-статистичні методи дослідження у криміналістиці», у якій підсумована значна експериментальна робота щодо використання імовірісно-статистичних методів у портретній ідентифікації.

Дослідження щодо другого напрямку здійснювалися різними вченими, які пропонували свої методи об'єктивізації судово-портретної експертизи. Ці дослідження ґрунтувались на постулаті, згідно якого на зображенні обличчя людини можна виділити так звані константні (постійні) точки, що дозволяють не тільки здійснювати вивчення розмірних ознак, але й проводити певні геометричні виміри. Через константні точки стало можливим об'єктивніше встановлювати тотожність або її відсутність вивчаючи фотопортрети порівнюваних осіб.

Вищевказані константні точки були запозичені криміналістами у антропологів, що здійснювали антропометричні дослідження з певними умовними точками, які проставлялись на черепі людини. При цьому, якщо у антропологів ці точки завжди мають орієнтири на черепі, то криміналісти запропонували використовувати місцезнаходження цих точок на шкірі, зокрема м'язових поверхнях голови людини, елементах її обличчя, наприклад точки у кутах очей, підносова точка, точки у кутах рота тощо.

У 1965 р. Робертом Ельбуром було запропоновано проектно-геометричний метод, заснований на виявленні наявності або відсутності проективної відповідності 6-8 константних точок на порівнюваних зображеннях осіб. Ним розроблено ідентифікаційний графічний алгоритм: система виділених на фотознімку обличчя людини точок орієнтується відносно прямокутної системи координат таким чином, що при поєднанні осей цих координат виникає можливість порівняльного дослідження шляхом виявлення їх перспективної відповідності [141]. Однак, подальша перевірка даного алгоритму О. С. Кравчинським і О. Ю. Пересункіним виявила слабкість науково-методичної основи запропонованих рекомендацій, оскільки у проведених експериментах сукупність константних точок збігалася у різних людей.

Більш вдалим спробами об'єктивізації методик портретної ідентифікації особи були дослідження Надії Завізіст [30]. У 1969 р. нею запропоновано під час

ідентифікації у судово-портретній експертизі використовувати «метод кутових вимірів анатомічних ознак особи». Згідно до якого, обирається вісім константних точок на зображенні у фас і дванадцять – у правий профіль; кутові вимірювання здійснюються за допомогою спеціального транспортира з рухомим кільцем і укріпленою на ньому прозорою плівкою, посередині якої є пряма лінія. Вимірюванню підлягають кути, утворені вертикальною лінією кругового транспортира і лінією на його плівці, що проходить через обрану константну і вихідні точки на фотознімках. Метод має застосовуватися на одноракурсних зображеннях.

У 1970 р. *Микола Польовий* запропонував так званий «аналітичний метод ідентифікації особи за фотозображенням з використанням системи константних анатомічних точок». Згідно до якого, виділені точки з'єднуються відрізками прямих ліній, сукупність яких виражає особливість як просторової, так і лінійної структури досліджуваної особи. Якщо на порівнюваних фотозображеннях у однакових ракурсах зображено одну й ту ж особу, то відношення відрізків прямих ліній буде виражатися однаковими математичними величинами, якщо зображені різні особи, то відношення відрізків будуть різними.

Оскільки на практиці досить часто досліджуються різноракурсні зображення, то М. С. Польовим було розроблено формулу, що враховує усі основні фактори, які впливають на характер спотворення лінійної величини відрізків при різних ракурсах. Це завдання вирішувалася за допомогою електронно-обчислювальної машини. У результаті були складені таблиці коефіцієнтів для різних ракурсів, підготовлений альбом ракурсів і вироблені методичні рекомендації щодо використання зазначених коефіцієнтів при ототоженні особи за фотозображеннями [85].

Запропоновані Н. В. Завізіст і М. С. Польовим методи, ще потребували подальшої експериментальної перевірки та апробації у практичних експертних підрозділах, однак робіт на цих стадіях дослідження авторам провести не вдалося.

Ще одним методом, у основі якого використані математичні перетворення, є «метод зіставлення відносних величин», запропонований В. О. Снетковим ще у 1959 р. При використанні цього методу співставлення ознак зовнішності конкретизується вимірюванням і вирахуванням; вивчення відмінностей та збігів полегшується тим, що вони отримують цифрове вираження.

Розробником методу пропонувалося на одному фотозображенні вимірювати відстані між парами антропометричних точок певних елементів зовнішності. Шляхом ділення меншого значення на більше можна отримати відносну величину, так само відносні величини обчислюються на другому зображенні. При позитивному висновку відносні величини або повністю збігаються, або відрізняються не більш ніж на певну малу величину, при значній розбіжності пропонувалося робити висновок про відсутність тотожності осіб, зображених на фотознімках. Даний метод як допоміжний, доповнюючий традиційні прийоми співставлення зображень, використовується дотепер у експертній практиці.

М. С. Польовий з колегами проводив також роботи з автоматизації фотозображень [85]. Їх метою була об'єктивізація досліджень зображень, а також розроблення методу вибору вихідних анатомічних точок для проведення подальших обрахувань. Цю роботу слід вважати передумовою сучасних досліджень з автоматизації кодування зображень, що проводяться з метою розроблення комп'ютерних програм щодо удосконалення криміналістичних та інформаційно-пошукових обліків за ознаками зовнішності.

Першими у іншому напрямі портретної експертизи – «реконструкції зовнішнього вигляду за черепом» були німецькі вчені, які проводили такі експерименти ще у 1868 р. На основі закономірностей будови черепа та анатомії обличчя анатоми *Шафгаузен*, *Кольман*, *Бехлі* відтворили типовий портрет людини за кількома черепами ранньої епохи. Французькі та німецькі вчені-анатоми й антрополози *Велькер* (1888 р.), *Гіс* (1894 р.), *Меркле* (1900 р.), *Сольгер* (1910 р.) також зробили вагомий внесок у розвиток методу реконструкції людини за черепом.

Спроби застосування у криміналістиці реконструкції обличчя за черепом відбулись наприкінці XIX ст. У Лейпцігському інституті судової медицини за участю відомого криміналіста *Ганса Гросса* проводилися дослідження, що полягали у реконструкції черепів за наявними фотокартками трупів і прижиттєвими фотознімками [122, с. 261].

Перший досвід відтворення зовнішнього вигляду людини на Русі належить *Анатолію Богданову* (1882 р.), який виконав реконструкцію за черепом ладожської людини епохи неоліту [122, с. 261].

Пізніше, з 1927 р. його роботу продовжив відомий вчений-антрополог *Михайло Герасимов*, виконавши низку пластичних реконструкцій за черепом та відновивши зовнішній вигляд деяких історичних осіб – Ярослава Мудрого, Івана Грозного, Тимура, Улугбека, Ібн-Сіні та інших [122, с. 261]. М. М. Герасимов писав: «Більш ніж 20-річний досвід роботи у сфері відновлення особи за черепом переконує мене у тому, що жоден череп не може бути правильно вписаний у фотографію особи іншої людини. Індивідуальний ступінь асиметрії, різні індивідуальні відхилення від норм і нарешті, просто тотальні розміри можуть поєднуватися тільки в одному випадку – коли череп належить тому ж суб'єкту, що й фотокартка» [15, с. 148]. Даний метод реконструкції пізніше формально так і назвали – «метод Герасимова».

У 1961 р. С. О. Буровим були опубліковані результати проведеного ним поглибленого вивчення «метода Герасимова» [7]. На значному практичному матеріалі підтверджено наявність певних закономірностей між положенням орієнтирів на м'яких тканинах обличчя і формою кісток черепа, виділені характерні, стійкі ознаки, які легко фіксуються як на черепі, так і на фотознімку особи живої людини. Показано, що ймовірність повного збігу усіх виявлених характерних точок у двох осіб вкрай мала. Усе це підтвердило надійність ідентифікації шляхом порівняння фотозображення обличчя і черепа.

Упровадження сучасних технологій дозволило здійснювати процес суміщення зображення обличчя і черепа шляхом використання комп'ютерних

систем краніофасіальної ідентифікації із застосуванням програмно-апаратного комплексу TADD – TVID [73, с. 202]. У результаті проведення спеціальних експериментів, були розроблені програма і технічні засоби отримання тривимірної моделі черепа. Така модель синтезувалася за допомогою комп'ютерних програм із цифрових зображень.

Використовуючи метод лазерної стереолітографії стало можливим отримання пластикової моделі черепа. Таким чином, на даний час у практиці встановлення особи невпізнаних трупів за черепом, застосовуються високоефективна автоматизована комп'ютерна система і технологія, що реалізує та удосконалює традиційний метод фотосуміщень, що відповідає вимогам криміналістичної ідентифікації.

Розглядаючи експертне ототожнення людини за невпізнаними трупами та кістковими залишками, слід мати на увазі, що вивчення цих об'єктів, а також оцінка співпадінь і відмінностей ознак зовнішності, вимагають спеціальних знань у галузі анатомії та судової медицини. Тому даний напрям судового портретознавства слід відносити до медико-криміналістичних досліджень [73, с. 201-211]. На даний час такі дослідження проводяться у спеціалізованих підрозділах судово-медичних установ.

Підсумовуючи розгляд основних етапів становлення та розвитку ідентифікації людини за ознаками зовнішності, зазначимо, що протягом ХХ ст., починаючи з 60-х рр., були розроблені його теоретичні та методичні засади, які дозволили вирішувати найрізноманітніші експертні завдання, що постають при ідентифікації людини за її фотозображенням.

Активне використання відеозапису для фіксації ознак зовнішності людини зумовило появу таких нових об'єктів як відеозображення людини. На ньому фіксуються, більшою мірою дії людини, ніж елементи її зовнішності. Найбільш яскраво це проявляється при здійсненні так званої оперативної відеозйомки під час фіксації масових заворушень та інших подібних правопорушень. У даному випадку, чинні методи експертного дослідження статичних портретних зображень є неробочими, тому експерти відмовляються від вирішення питання по суті. Методика дослідження функціональних ознак зовнішності людини, які відображаються на відеозаписі, ще не розроблена. Недостатньо рекомендацій з дослідження відеозображень з метою найбільш повного вивчення ознак зовнішності, зафіксованих у різних ракурсах й умовах зйомки.

Ще одним новим об'єктом для судового портретознавства є зображення, отримані за допомогою цифрових фотоапаратів. Електронні носії портретної інформації вимагають перегляду не лише підходів до оцінки факторів, що впливають на відображення ознак зовнішності, а й методики роботи з таким зображенням зовнішнього вигляду людини.

Активне запровадження комп'ютерних технологій у сфері науки та техніки дозволило розробити й розпочати впровадження автоматизованих засобів аналізу ознак зовнішності на портретах і отримувати результати при їх порівнянні за допомогою комп'ютерних програм. У зв'язку з цим, експерту-портретознавцю

крім знання технології таких досліджень, необхідно уміти оцінити достовірність отриманих результатів, виходячи із параметрів даних програм і меж їх використання з тими чи іншими видами зображень.

Підкреслимо, що у порівнянні з аналізом факторів, які впливають на відображення ознак зовнішності при звичайній, аналоговій фотозйомці, вивчення надісланих на експертизу електронних зображень має здійснюватися насамперед фахівцями у галузі комп'ютерних технологій.

Очевидно, що судово-портретна експертиза починає набувати комплексного характеру, оскільки при її проведенні необхідно використовувати пізнання як у галузі технології фіксації та оброблення комп'ютерної інформації, так і традиційного аналізу ознак зовнішності людини криміналістичними методами.

Ще одним об'єктом експертних досліджень стають портретні зображення, які виготовляються на основі фотознімків конкретних осіб. Такі портрети використовуються при оформленні обкладинок книжкових видань, етикеток харчової продукції (напої, кондитерські вироби) тощо. На них зображуються конкретні особи в якості будь-яких персонажів, типажів, наприклад оформлення шоколаду «Оленка», для чого був використаний фотознімок конкретної маленької дівчинки. Таке використання, зазвичай, здійснюється без дозволу цих осіб чи їх законних представників. Як наслідок, у суди подають цивільні позови про виплату значних грошових винагород за використання фотознімків певних осіб і компенсації за моральну шкоду у зв'язку із несанкціонованим використанням таких фотопортретів. Суди, з метою отримання доказів використання фотознімків конкретної людини для виготовлення певного зображення, розпочали практикувати призначення судово-портретних експертиз.

Однак традиційні підходи до вирішення ідентифікаційних завдань у даному випадку не можуть бути використані, оскільки у подібних ситуаціях мова може йти не про тотожність порівнюваних осіб, а про більшу або меншу їх схожість. Тому доцільно розробити методику дослідження таких зображень, поклавши в її основу інші критерії оцінки співпадінь і відмінностей ознак зовнішності, ніж ті, що використовуються під час проведення портретної ідентифікації.

Накопичені наукові та емпіричні знання про природу зовнішності людини, методи дослідження, становлення нових галузей експертизи, практика проведення різноманітних портретних експертиз, дозволили узагальнити, консолідувати і розвинути криміналістичні знання про зовнішність людини як окрему галузь знань, закласти концептуальні підстави криміналістичної габітлогії.

2.2 Криміналістична габітологія як галузь знань про зовнішність людини

Криміналістичне вчення про зовнішність людини і його використання для ототожнення людини отримало назву – криміналістична габітологія. Уперше цей термін у 1976 році ввів у науковий обіг О. Ю. Пересункін [82]. Термін «габітологія»: від лат. «габітус» – «вигляд», «зовнішність» та грецьк. «логос» – «вчення».

У науковій літературі немає єдиного підходу до позначення цього вчення. Так, В. О. Снетков у 1973 році запропонував назву «габітоскопія» [116], оскільки це визначення, на його думку, «з можливою точністю відображає його предмет», адже цей термін утворений на базі двох слів: лат. «габітус» – «зовнішність» та грецьк. «скопео» – «розглядаю». Нам більше імponує термін «габітологія».

Галузь знань «криміналістична габітологія», належить до криміналістичної техніки як розділу науки криміналістики, що відображає окремі елементи предмета цієї науки. Основний напрям використання криміналістичної габітології полягає у техніко-криміналістичному забезпеченні оперативно-розшукової ідентифікації людини за ознаками зовнішності під час здійснення слідчих (розшукових) дій, судово-експертної діагностики і ідентифікації за ознаками зовнішнього вигляду людини [21, с. 144].

Основний зміст габітології як техніко-криміналістичної дисципліни складають відомості про криміналістично значимі характеристики зовнішності людини, що сприймаються зорово (на зір), при звичайному спостереженні їх об'єктивних і суб'єктивних відображень; науково-технічні засоби і методи збирання, вивчення, дослідження і застосування з метою встановлення й ідентифікації осіб, які вчинили кримінальні правопорушення.

Криміналістична габітологія містить теоретичні положення про предмет, об'єкт, завдання, методи і засоби збирання фіксації, дослідження й використання інформації про зовнішність людини у слідчій і експертній практиці.

Предметом будь-якої науки є певна група об'єктивних закономірностей, що обумовлюють виникнення й розвиток специфічних груп, явищ, фактів, відносин. Тому предметом криміналістичної габітології є закономірності, що зумовлюють природу зовнішності людини, проявляються у її властивостях, а також закономірностях збирання, дослідження і використання відомостей про зовнішність людини за допомогою розроблених з цією метою методів та засобів. Крім того, предметом криміналістичного вчення про зовнішність людини є закономірності його власного розвитку.

Об'єктами криміналістичної габітології є як сама зовнішність людини, так і її різноманітні відображення об'єктивного та суб'єктивного характеру.

Завданнями криміналістичної габітології, що випливають із визначення її предмета, є:

– створення наукової бази для розвитку спеціальних антропологічних знань, функціонування практичної діяльності з метою отримання достовірної інформації про зовнішність людини для потреб слідчої і експертної практики;

– вивчення закономірностей становлення, розвитку і змін зовнішності людини;

– розроблення нових й удосконалення вже існуючих у слідчій і експертній практиці методів і методик дослідження зовнішності людини.

Питання історії розвитку криміналістичної габітології у різні часи досліджували О. М. Зінін, В. О. Снетков, О. О. Гусев, М. В. Салтевський, М. В. Терзієв, А. О. Топорков, І. М. Подволоцький, Т. Г. Шаова, І. М. Якімов, О. Пересункін, Ю. П. Машошин, І. В. Жолнович, Е. О. Разумов, Р.-А. Рейс, А. Бертильйон, Г. Шнейкерт та інші вчені.

Так, М. В. Салтевський зазначав, що габітологія вивчає зовнішні ознаки людини, закономірності їх змін у часі, способи і засоби фіксації й використання їх з метою розшуку і ототожнення людини [109, с. 104]. На думку В. Ю. Шепітько, габітологія – галузь криміналістичної техніки, що охоплює систему теоретичних положень про зовнішні ознаки людини і сукупність методів та науково-технічних засобів, що забезпечують збирання, дослідження і використання цих ознак для ототожнення особи; вивчення й використання даних, що характеризують зовнішній вигляд людини з метою її розшуку й ототожнення [133].

Теоретичним проблемам та питанням практики криміналістичного опису особи за її зовнішністю, присвячене дисертаційне дослідження І. В. Жолнович, у якому висвітлені поняття та зміст криміналістичного вчення про зовнішні ознаки людини [29]. На думку дослідника, криміналістичне вчення про зовнішність людини є галуззю знань, що належить до криміналістичної техніки і охоплює систему теоретичних положень про ознаки зовнішності людини, сукупність методів і науково-технічних засобів, що забезпечують повноту збирання, фіксації, дослідження, а також використання інформації про ці ознаки в оперативно-розшуковій, слідчій і судовій діяльності [29, с. 6].

Е. О. Разумов вважав, що габітологія (габітоскопія) є розділом криміналістичної техніки, яка вивчає зовнішність людини і її використання при розслідуванні злочинів [104, с. 132].

Укладачі методики ідентифікації особи за ознаками зовнішності, габітологію визначають як науку, що вивчає зовнішні ознаки людини, закономірності їх змін у часі, способи й засоби їх фіксації, використання в процесі розшуку та ототожнення людини [74, с. 6].

Усі ці визначення криміналістичної габітології є похідними від понять «галузь знань», «система методів, технічних засобів», однак вони не розкривають сутності криміналістичної габітології, скоріш за все, у цих визначеннях дається зовнішня характеристика структури цього вчення.

Виходячи із зазначеного, *криміналістична габітологія є галуззю криміналістичної техніки, що вивчає закономірності становлення, розвитку, змін і відображення зовнішності людини на суб'єктивних і об'єктивних носіях інформації, й на основі пізнання цих закономірностей розробляє техніко-криміналістичні засоби, методи й прийоми збирання, дослідження і*

використання відомостей про зовнішність людини у діяльності з виявлення, розкриття та розслідування кримінальних правопорушень.

У цьому визначенні відображені основні риси криміналістичної габітології, розкрито її сутність і призначення, є вказівка на зв'язок габітології з криміналістичною технікою, вказано на структуру і зміст, систему методів і науково-технічних засобів, що використовуються у діяльності з виявлення, розкриття та розслідування кримінальних правопорушень. Уявляється, що виходячи із практичної спрямованості даного вчення, термін «габітологія» більше відповідає завданню – визначити це вчення як виявлення, аналіз, дослідження і використання відомостей про зовнішність людини з метою встановлення та ідентифікації людини, яка вчинила кримінальне правопорушення.

Наукові основи криміналістичної габітології й методики ідентифікації людини за її ознаками формувалися поступово, вбираючи у себе досягнення низки природничих наук, теорії розпізнавання образів, інформаційної теорії, ідентифікації та діагностики, криміналістики, теорії судової експертизи, анатомії, фізіології, психології, антропології, топографічної анатомії, біометрії, досвід оперативно-розшукової, слідчої й експертної практики.

В основі криміналістичної габітології знаходяться відомості з антропології, що знаходяться у центрі знань про людину, на їх основі формуються спеціальні антропологічні знання.

Антропологія – природнича біологічна наука (від грецьк. антропос – людина, логос – вчення). Уперше цей термін запропонував Аристотель (384-322 до н. е.). Перші наукові відомості про людину містяться у роботах античних філософів: Анаксимандра, Демокріта, Емпедокла, Сократа.

Вчені Стародавньої Греції цікавилися питаннями анатомії людини, з'ясовували її місце у системі природи, досліджували тілесні відмінності у фізичному типі окремих народів тощо.

На початку XVIII-го століття слово «антропологія» поширилося у науковому обігу. Антропологічні знання накопичувалися поступово, разом із загальнобіологічними та медичними. Поступово з'явилися теорії, які були поєднані із суспільною і філософською думкою. Новий етап розвитку антропологічних знань розпочинається в епоху великих географічних відкриттів (XV-XVII століття).

Накопичення фактичного матеріалу сприяло виникненню теорії про походження людини від тварини. Значимі у цьому напрямі праці К. Ліннея (1775 р.), Ж. Бюффона (1740 р.), Ф. Блуменбаха, Дж. Гентера, П. Кампер та інших. Важливою обставиною для подальшого розвитку антропології є теорія еволюції Ж. Б. Ламарка.

Період становлення антропології пов'язаний з ім'ям видатного біолога середини XIX століття Карла Бері. Значимими для розвитку науки були його роботи з краніології, теорії і методики антропологічних та краніологічних досліджень.

У середині XIX століття, зокрема у 60-70 роках, були утворені перші установи і антропологічні центри. В Україні у 20-х роках минулого століття такі центри були створені у Харкові, Києві, Сімферополі, Дніпропетровську.

Таким чином, становлення антропології як науки відноситься до середини XIX століття. Предметом вивчення антропології були питання: походження і еволюція фізичної організації людини та її рис; зміни організму людини у просторі і часі; закономірностей зміни організму; факторів, що впливають на зміну організму людини.

На даний час антропологічні дослідження проводяться за такими напрямками: морфологія людини (вивчає будову тіла людини); антропогенез (досліджує походження та еволюцію людини); етнічна антропологія (расознавство). Об'єктом антропологічного знання є людина, її тіло, фізичний стан.

Для визначення різних особливостей будови тіла людини антропологі використовують вимірвальну методіку, що отримала назву «антропометрія».

У залежності від об'єкта вимірювання виділяють: а) соматометрію (вимірювання живої людини); б) остеометрію (вимірювання залишок кісток); в) краніометрію (вимірювання черепа).

Основи сучасних антропометричних методів були закладені у роботах французького антрополога і анатома Поля Брока (1824-1880 рр.). Він розробив: антропометричні програми; таблиці описаних ознак, запропонував низку приладів та інструментів для антропометричних досліджень.

У 1914 році швейцарський антрополог Р. Мартін удосконалив та розширив антропометричну методіку, яка стала методичною основою антропометричних досліджень А. Бертільйона, Р.-А. Райса, А. Кетле, Т. Стівенсона, С. Оттоленгі.

У структурі криміналістичної габітології доцільно виділяти такі складові частини:

1) теоретичні основи габітології (поняття, історія виникнення, об'єкт, предмет, сфера застосування, завдання);

2) методи і засоби збирання і фіксації відомостей про зовнішність людини (поняття зовнішності, елементів деталей, ознак; система джерел інформації про зовнішність людини; методи, принципи, правила; послідовність опису зовнішності);

3) практичні основи використання зовнішності людини, які передбачають застосування відомостей про зовнішність, що відображені на різних матеріальних носіях у різних сферах людської діяльності.

Криміналістична габітологія створює для власного розвитку і для вирішення наукових та практичних завдань спеціальні засоби пізнання і спеціальні пізнавальні процедури. Систематизація методів, їх класифікація у криміналістичній габітології слугує меті упорядкування процесу пізнання, визначення відповідності тих чи інших методів певним етапам і формам пізнання.

Система методів криміналістичної габітології складається із трьох частин: 1) всезагальний метод, 2) загальнонаукові методи, 3) спеціальні габітологічні методи.

Всезагальний метод – діалектичний метод, діалектична логіка, формальна логіка. Цей метод слугує основою інтерпретації об'єкта і суб'єкта пізнання, процесу пізнання і результату пізнання. Він використовується на усіх етапах і стадіях дослідження зовнішності людини. Діалектичний метод у криміналістичній габітології відіграє світоглядну роль, він озброює криміналістику знаннями загальних категорій і законів пізнання об'єктів, явищ і процесів, що застосовуються у будь-якому дослідженні. Ці категорії і закони є основою вчення про методи криміналістичної габітології, дозволяють розкрити її предмет, осмислити факти і явища з якими має справу спеціаліст.

Загальнонаукові методи – спостереження, опис, порівняння, вимірювання, експеримент, моделювання, методологія та засоби криміналістичної науки, а також методи і засоби окремих галузей науки і техніки: анатомії, морфології, фізіології, медицини, психології, перукарської справи, товарознавства, оптики, фото-відеотехніки, електроніки, математичної статистики та інші.

До спеціальних габітологічних методів відносять методи і засоби, що розроблені і використовуються у криміналістичній габітології: виготовлення, вивчення і використання суб'єктивних відображень – словесного портрету, наочних зображень, оптичних, комп'ютерних композиційних програм тощо, а також отримання, виготовлення, вивчення і використання об'єктивних зображень зовнішності людини, сигналітичних та інших фото і відеозображень, посмертних масок, рентгено- і флюорографічних знімків, скульптурних й іконографічних зображень. Особливий комплекс складають методи і засоби проведення портретної експертизи. Іноді функції спеціальних габітологічних методів виконують спеціалізовані методики експертного дослідження зовнішності людини.

Значення криміналістичної габітології для практичної діяльності полягає у тому, що вона розробляє криміналістичні рекомендації, пов'язані із дослідженням і використанням зовнішності людини при розслідуванні кримінальних правопорушень. У діяльності правоохоронних органів відомості про зовнішність людини використовуються:

- для встановлення та ідентифікації осіб, що вчинили кримінальні правопорушення;
- для фіксації ознак та ідентифікації невпізнаних трупів;
- для розшуку і ототожнення осіб, які зникли з місць позбавлення волі та переховуються від слідства та суду;
- для фіксації тілесних ушкоджень на тілі осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, а також потерпілих;
- для встановлення осіб, які використовують чужі документи;
- для фіксації ознак зовнішності осіб, які підлягають постановці на різноманітні обліки;
- для розроблення науково-методичних основ проведення портретних експертиз.

Габітологія на даний час є однією із прогресивних галузей знань, адже відомості з неї використовують не тільки спеціалісти, що ідентифікують особу,

яка вчинила кримінальне правопорушення, а також історики, мистецтвознавці, літературознавці, представники інших наук і сфер діяльності.

2.3 Поняття зовнішності людини як об'єкта криміналістичної габітології

Значна частина кримінальних правопорушень вчиняється відкрито, тобто потерпілий або інші особи, які були присутніми на місці події, є його безпосередніми очевидцями, на власні очі бачили особу правопорушника і можуть запам'ятати особливості її зовнішності. Правильне фіксування таких особливостей зовнішності дає змогу слідчим висувати криміналістичні версії, відтворювати зовнішність зловмисника.

Тому галузь знань, що інформує про зовнішність людини, її властивості і ознаки під час розслідування кримінальних правопорушень, є надзвичайно актуальною.

Зовнішність людини є центральною у криміналістичній габітології. Серед науковців, криміналістів та експертів немає однозначного тлумачення поняття «зовнішність людини».

Так, Г. П. Гвоздецька зазначає, що «зовнішній вигляд людини це її зовнішні характеристики, які сприймаються зором» [12, с. 102].

Д. Р. Шамрай доповнює це твердження та вказує, що «зовнішній вигляд людини є сукупністю відомостей про людину, що сприймаються візуально та використовуються під час розкриття і розслідування злочинів» [131, с. 309].

М. В. Салтевський під зовнішністю людини пропонував розуміти «фізичну сторону, ознаки, які здавна використовуються для розшуку та ототожнення людей, кримінальної реєстрації злочинів, у судовій експертизі тощо» [110, с. 139].

І. П. Осипенко і К. Л. Стеченко сформували власне розумінні зовнішності людини як унікальну сукупність незмінних зовнішніх ознак людини, які індивідуалізують її, сприймаються візуально і можуть використовуватися для ідентифікації і розшуку людини [78, с. 722].

Є. С. Манько надає більш професійне визначення зовнішності людини «як зовнішнього фенотипу, тобто сукупності усіх ознак (зовнішніх і внутрішніх) і властивостей організму, які можна спостерігати під час атомічних, фізіологічних, морфологічних і цитологічних досліджень» [70, с. 52].

У науковому обігу криміналістичної габітології перебувають два відносно рівнозначних поняття: «зовнішність людини» [58, с. 49-59; 70, с. 52; 80, с. 71] і «зовнішній вигляд людини» [78, с. 722; 121]. Переважна більшість науковців вважає, що ці дефініції слід вживати як рівнозначні, адже вони є однаковими за змістом [78, с. 722].

Інші науковці вказують на те, що ці дефініції не є тотожними, зокрема поняття «зовнішній вигляд» за змістом є ширшим ніж поняття «зовнішність

людини», оскільки зовнішність характеризується описом ознак і рис обличчя людини, а зовнішній вигляд – абсолютно усіма частинами тіла, елементами, деталями й ознаками, що можуть сприйматися зорово.

Зовнішній вигляд людини, як зазначав М. П. Яблоков, можна уявити «у вигляді системи елементів, тобто деталей, частин, що сприймаються візуально» [142, с. 153].

Криміналістичне дослідження зовнішності людини не вичерпується описом ознак і рис обличчя. Навпаки, воно спирається на характеристику усіх власних і супутніх елементів зовнішності людини, яку слід ідентифікувати.

Підсумовуючи запропоновані науковцями тлумачення дефініції, пропонуємо таку: *зовнішність людини – це сукупність частин тіла людини, елементів, деталей і ознак, що їх характеризують, які обумовлені особливостями анатомічної будови та функціями організму, а також предметів одягу, які знаходяться на людині або речей, що носить при собі людина, які створюють єдиний індивідуально визначений об'єкт.*

Саме таке визначення, на нашу думку, точніше розкриває сутність досліджуваного поняття і визначає мету криміналістичного дослідження зовнішності людини.

З метою криміналістичного відтворення зовнішності людини виділяються, аналізуються і досліджуються частини тіла, елементи, деталі, ознаки зовнішності, а також одяг і речі, які носить при собі людина.

Тіло людини умовно поділяють на топографо-анатомічні ділянки: голова (відділ мозковий та обличчя); шиї (передню і задню); надпліччя (дельтоподібна, підключична, пахова, лопаткова); грудна (грудинна, хребтова, праві та ліві грудні, передні та задні); плечова; ліктьова; передпліччя; кисті; живота; пахвинна; сіднична; стегнова; колінна; гомілкорова; п'яткова; стопи та пальців [129, с. 84].

Однією із важливих характеристик зовнішності людини, як об'єкту криміналістичного дослідження, є частина тіла людини, що включає у себе великі анатомічні одиниці людського тіла (голова, тулуб, кінцівки).

Другою надважливою характеристикою зовнішності людини є система криміналістично значущих елементів. У ранніх публікаціях з криміналістики, такий термін як «елемент зовнішності» (чоло, ніс, очі, підборіддя тощо) називали органами людського тіла [106, с. 7; 66, с. 39], «частина людського тіла» [13, с. 6, 15, 18; 19, с. 27, 47, 59; 138, с. 55].

У 70-90 рр. минулого століття в основному домінував термін «елемент зовнішності» [59, с. 122-123; 55, с. 264-265; 115, с. 17], так як він позначає «орган людського тіла», «частину організму, що виконує певну функцію» [9, с. 678], а це властиве не усім зовнішнім елементам зовнішності, а більше підходить до назви внутрішніх анатомічних органів.

Елемент – це нерозчленований компонент складних предметів, процесів, явищ. У сучасній філософії «просте» і «складне» мають відносний характер. На даний час у науці під «елементами» розуміють будь-які об'єкти, що згруповані з

іншими об'єктами у складний комплекс. Поняття «елемент» має відносний характер. Залежно від способу розгляду того чи іншого предмета, у ролі елемента можуть виступати різноструктурні одиниці.

Будь-який об'єкт, зокрема й зовнішність людини, є системою, якщо його можна розчленувати на взаємопов'язані та взаємодіючі елементи. У свою чергу ці елементи можуть мати власну структуру та являти собою підсистеми більшої системи [128, с. 610].

В. О. Снетков елемент зовнішності визначає так: «це будь-яка виділена в процесі спостереження (вивчення) частина зовнішнього образу людини» [115, с. 17].

Є. С. Манько елементами зовнішності людини, з огляду на анатомію і фізіологію, називає частини тіла людини або топографоанатомічні ділянки [70, с. 56]. Погоджуючись із таким визначенням, додамо лише – елементом зовнішності людини є будь-яка топографо-анатомічна ділянка частини тіла людини, що виділена для вивчення і дослідження, прояв функцій її організму, а також наявний на людині одяг, предмети, які вона носить при собі.

У наукових публікаціях відмічалось, що дослідження у будь-якій галузі знань вкрай утруднені без використання науково-обґрунтованих, логічних класифікацій – відсутність останніх ускладнює не тільки теоретичні дослідження, але й унеможлиблює використання отриманих результатів у практичній діяльності [137, с. 3].

Уперше класифікацію елементів зовнішності людини на: власні та супутні, запропоновано у підручнику з криміналістики 1976 року [55, с. 265]. В. О. Снетков у системі елементів зовнішності виділяє чотири групи: 1) анатомічні; 2) функціональні; 3) супутні; 4) загальнофізичні [119, с. 17-18]. Крім цього, він розділяє їх на постійні й тимчасові, необхідні й випадкові, елементи природнього, штучного і патологічного походження [115, с. 18-19].

На наше переконання, основним недоліком таких класифікацій елементів зовнішності є відсутність чітких підстав для їх диференціації. Від наявності та змісту підстав залежить уніфікований підхід до вирішення будь-якої проблеми, зокрема й класифікації елементів зовнішності. Для того щоб класифікація виконала покладені на неї завдання, за основу поділу елементів зовнішності необхідно взяти найбільш суттєву і важливу у практичному відношенні підставу.

На даний час у криміналістичній габітології елементи зовнішності доцільно *класифікувати* за такими підставами: 1) за приналежністю до людського організму; 2) за особливостями прояву властивостей зовнішності людини; 3) за часом існування; 4) за ступенем змін у часі; 5) за способом появи; 6) за значимістю для ідентифікації; 7) за ступенем наочності.

Розглянемо цю класифікацію більш детально:

1) за приналежністю до людського організму елементи зовнішності поділяються на: а) власні; б) супутні;

2) за особливостями прояву елементів зовнішності людини на: а) загальнофізичні елементи (стать, вік, зріст, статура, антропологічний тип

людини); б) анатомічні елементи (розкривають особливості анатомічної будови людини: будова тіла, голови, обличчя, кінцівок тощо); в) функціональні елементи (пов'язують з умовнорефлекторними процесами руху людини: постава, хода, міміка, артикуляція, жестикуляція, манера поведінки тощо);

3) за часом існування елементи зовнішності людини поділяються на: а) постійні (властиві людині протягом життя, однак вони можуть бути втрачені, травмовані, наприклад, чоло, ніс, очі, вушні раковини, кінцівки ніг); б) тимчасові (не обумовлені сутністю людини як біологічного індивідуума: бородавки, пігментні плями, волосяний прокрив тощо);

4) за ступенем змін у часі елементів зовнішності людини поділяються на: а) відносно стійкі елементи (наприклад, вушні раковини); б) змінювані (наприклад, волосся);

5) за способом появи елементів зовнішності людини – на: а) власні (природні елементи зовнішності, що притаманні людині від народження: чоло, брови очі, кінцівки тощо); б) штучні (елементи зовнішності, що з'являються унаслідок свідомих змін людиною своєї зовнішності: косметичне оформлення своєї зовнішності, перука, накладні вуса, вії, намальовані брови тощо); в) патологічні (аномальна будова того чи іншого елемента, можуть з'являтися унаслідок захворювання, яке змінює зовнішній вигляд того чи іншого елемента: пухлина тощо, бувають вродженими: шестипалість тощо); г) супутні (предмети-прикраси, головні убори, одяг, речі, що носить при собі людина; д) виробничі (фасон, розмір одягу, матеріал виготовлення одягу, накладні кишені, ярлики, бирки, штампи тощо); е) експлуатаційні (плями, розриви, потертості тощо);

б) за значимістю для ідентифікації елементи зовнішності людини поділяються на: а) особливі (індивідуалізуючі, не часто зустрічаємі елементи: шрами, родинки, татування, аномалії, природні каліцтва, відхилення від нормальної будови); б) звичайні (часто зустрічаємі елементи групового значення, поділяються на: малопомітні й ті, що кидаються в очі).

Саме така сукупна єдність елементів дозволяє нам стверджувати, що характеристика зовнішності людини не вичерпується описом рис обличчя, а має за мету можливість встановити увесь цілісний образ особи, яка розшукується.

Важливе значення для деталізації зовнішності має характеристика елемента зовнішності людини як об'єкта криміналістичного дослідження. Завжди вважається, що для того щоб пізнати, зрозуміти той чи інший предмет потрібно дізнатися з чого він складається. Для характеристики обличчя людини, дослідники часто використовують термін «деталь елемента», який асоціюється з позначенням складових частин механізму машин [114, с. 166]. Цей термін з'явився у криміналістичній літературі у 50-60-х роках минулого століття [60, с. 123; 111, с. 12-13, 31-33].

Деталь елемента зовнішності людини є складовою частини елемента зовнішності, наприклад, ніс як елемент складається із спинки носа, крил носа, кінчика носа, основи носа.

Не менш важливою характеристикою зовнішності людини, крім частин тіла, елементів, деталей є її ознаки. «Ознака» як одна із фундаментальних понять

криміналістичної теорії була предметом дослідження багатьох учених, зокрема С. М. Потапова, Р. С. Белкіна, А. І. Вінберга, Г. Л. Грановського, О. О. Садченка, М. Я. Сегая, В. О. Снеткова, М. В. Салтевського, Н. І. Клименко, О. М. Зініна, Т. Г. Шаової, О. Р. Шляхова та інших.

Ці науковці здійснювали дослідження у галузі судової експертизи і у своїх публікаціях часто вживали термінологію пов'язану із ознаками і елементами зовнішності, однак розкриваючи їх сутність, вкладали у дане поняття різний зміст. На нашу думку, точкою відліку повинно бути філософське тлумачення терміну. Так, термін «ознака» у словниках тлумачиться як характеристика предмета або явища, завдяки якій його визначають або вивчають, а також відокремлюють від іншого чи об'єднують в одну групу з подібними до нього об'єктами [50, с. 477].

Однак у літературі можна зустріти викладення терміну «ознака» і як синонім терміну «властивість», «особливість» кого-, чого-небудь [9, с. 665].

Дискусія про співвідношення понять «ознака» і «властивість» у криміналістиці відобразилась і на криміналістичній габітології. Так, найбільш обґрунтовані висновки з цієї дискусії ми зустрічаємо у публікаціях О. М. Зініна, В. О. Снеткова, М. В. Салтевського, Є. С. Манько та інших вчених. Детальний аналіз понять «ознака», «властивість», їх змісту і співвідношення здійснений у публікаціях Т. Г. Шаової [132], І. М. Подволоцького [84].

В. О. Снетков у якості базового терміну пропонує використовувати усталений у криміналістичній габітології термін «ознака зовнішності», розуміючи під ним «помітні характеристики зовнішнього вигляду людини у цілому чи окремих її елементів» [115, с. 17].

Ознаки зовнішності характеризують саме зовнішність людини, оскільки вони сприймаються іншою людиною під час безпосереднього спостереження або дослідження. Найбільш поширеним є визначення ознаки як характеристики опису елемента зовнішності [77, с. 16-23].

Незважаючи на це, таке тлумачення ознаки, на нашу думку, є спірним. Дійсно, «ознака» є джерелом інформації про об'єкт або його окрему сторону, що дозволяє упізнати об'єкт, який вивчається і відокремити його від інших, йому подібних. Ознака є особливістю або знаком, міткою (показником), стороною предмета або явища, за якою можна пізнати, визначити чи описати предмет або явище [50, с. 477].

Основною перевагою цього визначення є можливість відокремити об'єкт чи явище, що вивчається, від інших, йому подібних. Таку відмінність зовнішності однієї людини від зовнішності іншої, можна з'ясувати тільки шляхом аналізу конкретних даних, тобто конкретного прояву величини, форми, контуру, положення, кольору й інших характеристик елементів зовнішності. Саме такі характеристики «ознакою» бути не можуть, оскільки поняття «величина», «форма», «контур» не змінюються від того, до чого / кого ми їх застосовуємо, а змінюється тільки конкретне їх вираження, за яким і відрізняються зовнішність однієї людини від зовнішності іншої. Таким чином, «ознака зовнішності» не є

характеристикою опису будь-якого елемента зовнішності, а є її конкретним виразом. Підсумовуючи, пропонуємо таке поняття: *ознака зовнішності* – це конкретно визначені характеристики елементів зовнішності людини, що сприймаються на вигляд у цілому або в окремих її елементах, за допомогою яких можна відрізнити (упізнати) людину або віднести її до певної групи людей.

Аналізуючи наукові дослідження із криміналістичної габітології можна констатувати варіативність ідей і гіпотез щодо класифікації ознак зовнішності людини. Так, В. І. Бурік, В. Ф. Піліпчук пропонують вирізняти анатомічні, функціональні та супутні ознаки зовнішності людини [6, с. 9].

Залежно від значення ознак при ототоженні О. П. Ващук виділяє загальні та окремі ознаки зовнішності [8, с. 14].

У межах нашого дослідження, розглянемо найпоширенішу класифікацію ознак зовнішності людини. Використання одного уніфікованого поділу, на нашу думку, сприяє максимально точному системному опису ознак зовнішності особи, яка вчинила кримінальне правопорушення. Зовнішність людини у цілому, частини її тіла, елементи, деталі характеризуються такими *ознаками*: формою, величиною, положенням, кольором, наявністю, ступенем симетрії, ступенем вираженості, відсутністю і кількістю.

Форма – ознака що визначається візуально у двох положеннях: у фас і профіль, шляхом порівняння з відомими геометричними фігурами (коло, овал, квадрат, прямокутник, трикутник), а також з формами відомих предметів (мигдалеподібна, грушоподібна тощо). У профіль визначається контур ознаки, порівнюючи його з формою ліній (пряма, хвиляста, опукла, увігнута, кутасти). Так, загальна форма обличчя може бути круглою, трикутною, овальною, квадратною, а у профіль – опуклою, прямою, увігнутою.

Величина – кількісна характеристика елемента, деталі, що виражена не в абсолютних величинах (м, см, мм), а у відносних, у порівнянні з ознаками, що знаходяться поруч. Тому величину носа, не вимірюють масштабною лінійкою, а порівнюють з іншими частинами обличчя, попередньо розділивши його на рівні частини (лобову, носову, ротову). Якщо лобова частина більша за дві інші, то чоло вважається високим, а якщо менша – то низьким, а за умови приблизної рівності трьох частин – середнім. До розмірних характеристик елемента включаються *висота, ширина, глибина, довжина, внутрішні та зовнішні пропорції*. *Внутрішні пропорції* – співвідношення різних розмірів самого елемента зовнішності. *Зовнішні пропорції* – відношення одного елемента до розмірів іншого.

Для визначення величини ознаки використовують три системи градації розміру: а) тричленна; б) п'ятичленна; в) семичленна.

Тричленна градація використовує три терміни: *малий, середній, великий*.

П'ятичленна градація оперує п'ятьма термінами: *дуже малий, дуже великий, малий, середній, великий*.

У семичленній градації додано ще два терміни: *нижче середнього і вище за середнє*.

Положення – місце розміщення певного елемента зовнішності у межах інших елементів, наприклад, зморшка на щоці відносно сторін елемента (праворуч, ліворуч, лицьова, потилична тощо) чи умовних горизонтальних і вертикальних ліній (зморшка вертикальна чи горизонтальна, нахилена вліво, вправо тощо). Положення елемента зовнішності чи його деталі відносно загальної площини завжди називають виступом (виступаючі губи тощо), положення вušних раковин відносно бокових поверхонь голови та обличчя (відстовбурченість, прилягання тощо).

Колір – спектральна характеристика елемента його поверхні.

Наявність – ознака, що має значення при встановленні тимчасового чи штучного елемента зовнішності.

Ступінь симетрії – похідна ознака, що відображає ступінь подібності парних елементів зовнішності.

Ступінь вираження – похідна ознака, що використовується коли є уявлення про норму даного елемента зовнішності.

Відсутність – ознака, що має значення для встановлення необхідного, природного елемента зовнішності.

Кількість – ознака, що характеризується однойменними елементами зовнішності, кількість яких не постійна (рубці, шрами, родимі плями, бородавки тощо).

Окрему групу зовнішніх ознак складають: а) особливі прикмети; б) яскраві ознаки.

Особливі прикмети – зовнішні ознаки, що не часто зустрічаються, і являють собою відхилення від нормальної морфологічної будови. Вони можуть бути вродженими чи набутими (вкорочені ноги, зрощені пальці, викривлений хребет, сліди віспи, очі різного кольору, косоокість, наявність більма, великі вуха, низький зріст, велика ротова частина обличчя, шишкоподібний ніс, вивернуті крила носа тощо).

Яскраві ознаки зовнішності це ті, що розташовані на відкритих частинах тіла, вони порівняно зустрічаються не часто, легко виявляються у звичайних умовах і швидко запам'ятовуються, бо кидаються в очі.

На нашу думку, до методики опису яскравих ознак слід увести новий елемент «боді модифікація», у межах якого доцільно розглядати такі елементи:

татування – нанесення малюнку наколюванням та втиранням під шкіру фарби (жінки за допомогою уведення фарби під шкіру, корегують риси свого обличчя, змінюють форму брів, губ, підводять очі тощо);

пірсинг – проколювання шкіри на вухах, крилах носа, губах, бровах, язика тощо, поєднане із всовуванням до отвору предметів («сережка», «штанга», «навели»)–пупок, «твісти»–закрутки, «лабретті»–губна сережка тощо);

шрамування – спеціальне нанесення розрізів заданої форми та розміру на шкіру, унаслідок загоювання яких утворюються рубці у вигляді малюнків або візерунків;

тавування – нанесення на шкіру термічних, хімічних, іноді електричних опіків, що зображають певний малюнок або візерунок.

Найбільш значущими є ознаки зовнішності, що обумовлені їхньою абсолютною самостійністю і незмінністю. Звісно, особа може докласти зусиль і спробувати змінити свою ходу, але зауважмо, що повністю її змінити неможливо. Це стосується і свідомої зміни особою власних анатомічних елементів і ознак, що їх характеризують.

Однією із найбільш вагомих характеристик зовнішності людини, як об'єкту пізнання, є її властивість. «Властивість» це філософська категорія. Наприклад, властивість товару, предмету чи речі є найважливішою їхньою категорією. Поняття «властивість» складне і багатогранне. Так, Р. С. Белкін і Г. Л. Грановський виділяють серед «властивостей» ті, що відносяться «до внутрішнього змісту речей, їх сутності, внутрішніх зв'язків їх елементів, і зовнішні, поверхневі, що відображають явища даних речей» [4, с. 61; 18, с. 8].

Властивість зовнішності людини є її внутрішньою характеристикою зовнішності, що обумовлює відмінність чи схожість однієї людини з іншою. Найчастіше властивість є неочевидною, оскільки це внутрішня якість об'єктів. Тому внутрішні властивості нерідко називають структурними. Спостерігач пізнає їх опосередковано, оскільки вони проявляються під час руху, у процесі взаємодії з предметами. Властивості є джерелами інформації, що відображаються в ознаках. Таким чином, властивості відрізняються від ознак як логічно, так і криміналістично. Тому, зовнішні властивості фізичних тіл, доцільно називати «ознаками», а внутрішні – «властивостями».

Властивості зовнішності людини є передумовою її ідентифікації за ознаками зовнішності. Властивістю, що дозволяє використовувати відомості про ознаки зовнішності людини під час досудового розслідування, є *індивідуальність зовнішності людини*, тобто сукупність ознак, що дозволяє індивідуалізувати людину, відокремити її від подібних. Індивідуальність проявляється у неповторюваності форм, розмірів, особливостей зовнішніх частин тіла, яким у свою чергу притаманна сукупність ознак: розміри, розміщення, класифікація тощо.

Ідентифікаційне значення окремих ознак залежить від частоти повторюваності їх у різних людей. Чим рідше зустрічається певна ознака, тим вагоміше її ідентифікаційне значення.

Зовнішній вигляд людини характеризуються значною кількістю ознак елементів зовнішності та практично нескінченною кількістю їх варіантів. Так, науковцями у криміналістичній габітології нараховується від 50 до 100 (інколи й більше) ознак зовнішності людини, якими можна охарактеризувати її обличчя [125, с. 7]. І навіть якщо виділяється понад 50 найбільш значних елементів зовнішності людини, то у кожному такому елементі (при поглибленому його вивченні), визначаються складові частини, що характеризуються певною сукупністю ознак [115, с. 9]. При цьому кожна ознака (наприклад, форма і величина) має не менше трьох варіантів (великий, середній, малий за величиною елемент). Якщо усі 50 елементів людини охарактеризувати лише двома ознаками, а потім позначити ступінь їх вираження, то загальна кількість людей, з яких може бути виділено конкретну людину за сукупністю цих ознак, дорівнюватиме – 90⁵⁰.

Насправді обличчя людини може характеризуватися набагато більшою кількістю елементів ніж 50, якщо прямувати за ступенем їх деталізації. Крім того, кількість варіантів ознак кожного елемента обмежена лише анатомією.

Розглядаючи дану властивість як основну для ідентифікації людини, слід звернути увагу на таке явище у людській природі як подібність різних осіб. Вона може бути: дуже великою (близнюки); значною (феномен так званих двійників); перебуваючою у межах подібності за типом зовнішності людини, обумовленою насамперед приналежністю до одного й того ж антропологічного типу.

Однак не слід перебільшувати явище подібності різних осіб. По-перше, дуже велика або значна схожість зустрічається не часто; по-друге, якою б не була велика схожість, вона не переходить у тотожність, навіть у монозиготних близнюків. Завжди можна виділити ознаки відмінності та сформувати сукупність ознак, що індивідуалізують певну людину. Стосовно подібності за типом зовнішнього вигляду, зазначимо – відмінність порівнюваних осіб виявляється шляхом зіставленні ознак зовнішності, що мають ідентифікаційне значення (наприклад, особливості будови дрібних елементів обличчя).

Під типом зовнішності людини, розуміється сукупність елементів та їх ознак, що характеризують будь-яку однорідну групу осіб, наприклад, антропологічний тип. Для нього характерне співпадання взаєморозташованих основних елементів особи та їх основних ознак.

Відносна стійкість зовнішності людини – полягає у тому, що елементи зовнішності і їх ознаки протягом певного періоду їх розвитку залишаються без змін. У межах цього періоду (за нормальних умов) зовнішній вигляд людини не зазнає видимих змін. Крім того, зміни, зазвичай, не наступають раптово, вони обумовлені постійно і безперервно діючими закономірностями розвитку людини.

Рефлекторність – здатність зовнішності людини певним чином відображатись на різних носіях інформації. Якщо правил відображення зовнішнього вигляду дотримуватися, характеристики зображених ознак будуть відповідати дійсним їх значенням.

Разом з тим, будь-який носій інформації дещо змінює зовнішній вигляд людини, тому слід враховувати природу цих носіїв, що визначає обсяг і якість інформації.

Залежність «рефлекторності» від видів носіїв інформації, що обумовлює різну ступінь сприйняття того чи іншого елемента, не дозволяє поставити цю властивість зовнішнього вигляду в один ряд з вищеназваними, які мають усеохоплюючий характер.

Отже, сукупна єдність цих трьох надважливих властивостей зовнішності дозволяє спеціальним суб'єктам здійснити криміналістичне дослідження зовнішності людини.

Ідентифікація за ознаками зовнішності людини можлива не лише у період відносної стабільності ознак, але й за межами цього періоду, оскільки закономірності зміни зовнішності людини є достатньо вивченими.

У криміналістичній габітології, науковці до найбільш загальних закономірностей зміни зовнішнього вигляду людини, що обумовлюють можливість її ідентифікації протягом тривалих періодів, відносять такі:

1) *виразність ознак певних елементів* зовнішності є стабільною протягом відомих періодів вікового розвитку людини, насамперед це стосується елементів обличчя з кістковою основою (лоб, ніс, підборіддя тощо);

2) *ознаки елементів зовнішності* змінюються поступово, за певними періодами (фазами) розвитку організму. Причому напрям і, відповідно, динаміка зміни ознак тих чи інших елементів (наприклад, поява і формування зморшок на шкірі) є відомими;

3) *ознаки зовнішності* змінюються шляхом перетворення, обумовленого закономірностями природного процесу розвитку людини. Так, дрібні зморшки до старості перетворюються у глибокі складки;

4) *швидкість зміни ознак* різних елементів зовнішності є неоднаковою, окремі ознаки «переходять» у майже незмінному стані з одного вікового періоду до іншого, що й дозволяє здійснювати ідентифікацію. Особливо помітно така закономірність проявляється у зміні обличчя людини у перші періоди її життя. Хоча загальні зміни зовнішнього вигляду й відбуваються унаслідок динаміки розвитку лицьового відділу черепа, ознаки низки елементів зберігаються (насамперед, будова вушної раковини, контури очних щілин тощо);

5) *зростання і збільшення ознак зовнішності від молодості до зрілості;*

6) *потоншення, зменшення ознак зовнішності до старості* [34, с. 7-10].

Крім перерахованих закономірностей та їх прояву в конкретній людині, у кожному разі встановлення тотожності слід враховувати відомості про межі ідентифікаційного періоду.

Отже, усі розглянуті характеристики зовнішності людини як об'єкту криміналістичного дослідження – частини тіла людини, елементи, деталі, ознаки, властивості зовнішності є самостійними, нетотожними категоріями, що потребують розмежування між собою.

2.4 Словесний портрет: методика складання

Незважаючи на технізацію процесів збирання доказів, використання різноманітних доказів цифрової комунікації, науково-технічних і програмних продуктів, однією із ключових у діяльності правоохоронних органів залишається словесна форма фіксації інформації. Важливу роль у збиранні словесної інформації під час розслідування кримінальних правопорушень відіграють криміналістичні методи. Одним із таких поширених методів є «метод словесного портрету». Його призначення полягає у впорядкованому описуванні зовнішності людини.

Створення системи описування елементів і ознак зовнішності, що лежить в основі методу словесного портрету є безсумнівною заслугою А. Бертільйона. Свій подальший розвиток даний метод отримав у публікаціях відомого швейцарського криміналіста Р.-А. Райса, засновника однієї із перших у світі експертних криміналістичних лабораторій. Метод Р.-А. Райса, являє собою опис

зовнішності людини у вигляді системи єдиних термінів словесного портрета на основі даних із анатомії та антропології. Найбільша увага Р.-А. Райсом приділялася характеристиці голови (обличчю) як найбільш індивідуалізованій частині зовнішності людини. У якості анатомічних ознак були обрані найбільш стійкі, мало схильні до вікових змін.

Надалі, для словесної фіксації ознак зовнішності людини у криміналістиці було розроблено спеціальну методику «словесний портрет».

Словесний портрет – це криміналістичний метод опису зовнішності людини за певною системою, з використанням спеціальної термінології, з метою криміналістичної реєстрації, розшуку та ототожнення живих осіб і трупів [104, с. 134].

На даний час криміналістичний метод словесного опису зовнішності використовується з метою:

- розшуку невідомих правопорушників за їх прикметами;
- розшуку осіб, що переховуються від слідства і суду, які втекли з місць відбування покарань;
- розшуку безвісно зниклих осіб;
- встановлення загиблих осіб за невпізнаними трупами;
- перевірки осіб, заарештованих на слідстві, у суді, у місцях виконання покарань;
- проведення упізнання живих осіб і трупів;
- проведення огляду;
- проведення портретної експертизи фотозображень із метою ототожнення особи;
- перевірки документів, що посвідчують особу;
- проведення оперативно-розшукових заходів.

Опис є словесним зображенням будь-кого, словесною характеристикою об'єкта з метою передачі його ознак в усній чи письмовій формі. У криміналістиці опис є найбільш розповсюдженим методом фіксації інформації, зокрема й елементів і ознак зовнішності людини. Словесний опис ознак зовнішності використовується у всіх видах і формах встановлення, розшуку та ідентифікації людини за її зовнішністю.

Опис зовнішності за методом словесного портрета здійснюється за певними *принципами*, які можна поділити на дві групи.

Перша група включає *загальні засади кримінального провадження*, зміст яких викладений у ст. 7 КПК України, а саме: верховенство права, законність, рівність перед законом і судом, повага до людської гідності, забезпечення права на свободу та особисту недоторканість, недоторканність житла чи іншого володіння особи, таємниця листування, невтручання у приватне життя, недоторканість власності, презумпція невинуватості та забезпечення доведення вини й інші.

Другу групу становлять *спеціальні принципи*, які покладені в основу опису ознак зовнішності за даним методом, до них належать загальноприйняті у криміналістичній літературі:

– достовірність – описувати необхідно тільки ті елементи, деталі і їхні ознаки, які безсумнівно сприйняті органами чуття (не можна долучати до опису елементи, деталі та ознаки, які не були побачені);

– повнота опису – включає усебічне дослідження частин тіла, елементів, деталей, ознак зовнішності людини у фас та профіль (елементи описуються за 3-, 5-, 7- членною градацією, за ознаками та їхніми характеристиками);

– конкретність – під час опису необхідно уникати загальних назв (зовнішні ознаки, риси обличчя, зовнішній вигляд тощо), конкретно зазначати частину тіла, елементи, деталь, ознаку та їх характеристики;

– використання спеціальної термінології та єдиних понять – незалежно від того, хто здійснює дослідження ознак зовнішності людини (працівник оперативного підрозділу, слідчий, експерт, спеціаліст тощо), необхідно використовувати загальноприйняту термінологію і єдині поняття, щоб уникнути розбіжностей та непорозумінь;

– науковість – під час встановлення, фіксації чи дослідження ознак зовнішності доцільно використовувати сучасні досягнення науки (комп'ютерні, цифрові, лазерні технології), замінюючи ними трудомісткі, затратні засоби, у такий спосіб полегшуючи проведення цих дій.

Опис за методом словесного портрета здійснюється відповідно до таких *правил*:

1) визначення ознак зовнішності повинно здійснюватися відповідно до нормального положення голови та тіла людини;

2) опис здійснюється послідовно від загального до окремого (особливого, індивідуального), спочатку характеризуються елементи зовнішності в цілому, а далі – його частини;

3) ознаки окремих елементів описують за принципом «зверху до низу»;

4) положення ознаки визначається відносно умовних вертикальних і горизонтальних ліній, площин, сторін тіла, точок, а також інших елементів, взаємопов'язаних із цією ознакою;

5) рухи описуються з урахуванням швидкості, рівномірності, симетричності;

6) елементи зовнішності характеризуються як у положенні в анфас, так і у профіль;

7) супутні елементи характеризуються за їх виробничими та експлуатаційними ознаками;

8) у зовнішньому вигляді людини виділяють особливі прикмети та яскраві ознаки [108, с. 278-279].

У процесі складання словесного портрета використовуються *усі елементи зовнішності і їх ознаки*, що сприймалися спостерігаючою особою.

Опис повинен бути *ретельний*, із визначенням усіх ознак зовнішності.

Для оцінки ступеня відповідності відображень ознак зовнішності їх дійсним характеристикам, необхідно знати закономірності трансформації цих ознак залежно від способу відображення.

Послідовність опису елементів і ознак зовнішності пропонується проводити за такою схемою:

а) *загальнофізичні елементи* – стать, вік, антропологічний тип, склад тіла;

б) *анатомічні елементи* – фігура в цілому, зріст, голова в цілому, волосся, обличчя в цілому, чоло, брови, очі, ніс, рот, губи, зуби, підборіддя, вуха, шия, плечі, ноги, руки, спина, груди;

в) *функціональні елементи* – постава, хода, жестикуляція, артикуляція, міміка, мова, спосіб манери поведінки, звички;

г) *одяг, прикраси й інші предмети* [108, с. 279].

А. Загальнофізичні елементи.

Стать. Визначення статі людини, у принципі, не складає труднощів, і зазвичай зорієнтовується на так звані ознаки полового диморфізму або відмінності у будові анатомічних елементів. Однак, не завжди можна віднести індивідуума до тієї чи іншої статевої групи тільки при спостереженні елементів голови, обличчя. Випадки, коли не відкрито виражені вторинні статеві ознаки, що формуються у період пубертату, вимагають повного вивчення елементів зовнішності, що не завжди можливо при розшуковій ідентифікації, портретному дослідженні. Це можливо у ході проведення такої слідчої дії як огляд за участю медика.

Під час опису стать визначають як чоловічу або жіночу, використання інших понять («дівчина», «парубок») не рекомендується. Основні положення методу словесного портрету формувалися у радянський період, тому не були враховані зміни, що відбувалися у соціумі в останні десятиліття. Мова йде про появу нових соціальних груп і течій, що характеризуються специфічним оформленням зовнішності людини. Ця обставина потребує розроблення нової термінології для опису зовнішності людини, й інших її зовнішніх елементів і ознак, імплементацію їх до існуючої системи словесного портрету.

Під час опису статі людини, крім встановлених «чоловічої» й «жіночої», слід розглядати їх з урахуванням таких характеристик як «транссексуал», «андроген», «кросдрессер» (транссвестит), «гермафродит».

Аналіз криміналістичних публікацій, практики використання методу словесного портрету, розвиток сучасних знань про людину, показують, що виникла нагальна потреба у розробленні і обґрунтуванні нової системи опису зовнішності людини, що включає в себе відомості про характеристики транссексуальних, трансгендерних і гендерно неконформних людей.

Вік визначається періодом життя, біологічного розвитку людини. Тому слід вести мову про біологічний вік, а не про календарний (паспортний). У криміналістичній практиці вік визначається на вигляд.

При визначенні віку керуються правилом: спочатку фіксують ознаки, що свідчать про мінімальну вікову межу, потім вносять поправки, згідно відомостей про умови життя, стан здоров'я людини, яка описується, після цього робиться висновок про приблизний вік.

Елемент «вік» слід діагностувати з урахуванням системи зморшок, що притаманна певній віковій категорії осіб. Дана система включає: зморшки обличчя (на чолі, на скронях, під очима, носо-губні) і інші зморшки (вертикальні, горизонтальні).

Доволі поширеною на практиці є така градація віку: раннє дитинство (до 7 років); дитячий вік (до 12 років); підлітковий вік (13-16 років); юнацький (17-21 рік); молодий вік (22-35 років); середній вік (36-45); літній вік (46-60); вік старості (61-75); похилий вік (76-85); вік старезності (понад 85-90 років).

Вважається, що такий інтервал не може бути більшим 8-10 років [88, с. 150].

Антропологічний тип людини – складний комплексний елемент зовнішності. До нього включають систему морфологічних елементів, ознаки яких дозволяють віднести людину до тієї чи іншої, порівняно однорідної групи, що характеризується локальною спільністю цих ознак. Антропологічний тип позначає приналежність індивідуума до тієї чи іншої людської раси.

Антропологами використовуються класифікації, побудовані на морфологічному вираженні расових типів і їх територіальній приналежності. Згідно із цими класифікаціями, усе людство розподіляється на п'ять так званих *великих рас*: європеїдна раса; монголоїдна раса; австралоїдна раса; американоїдна раса; негроїдна раса [112, с. 219-236].

У рамках елементу антропологічний тип «європеїдна раса» необхідно доповнити відомості про фізичний тип корінного населення України, серед яких розглядаються типи: Правобережного Полісся, Центральної України, Степної України, Карпат, Буковини.

Склад тіла (тілобудова) комплексно характеризує зовнішній вигляд людини, перш за все, ступінь розвитку м'язів і жирових відкладень. На практиці склад тіла розуміють як тип фігури людини, з урахуванням цього виділяють: худорлявий тип фігури; дуже худорлявий тип фігури; середній тип фігури; повний тип фігури; дуже повний тип фігури.

Такі типи визначається шляхом співвідношення зросту, ширини плечей, довжини тулуба, ніг, розвитку грудної клітини, з урахуванням вгодованості людини, ступеня виступання її живота.

Б. Анатомічні елементи.

У практиці протидії кримінальним правопорушенням значимим є розшук та ідентифікація невідомих осіб, які вчинили злочини. Саме з цією метою уповноважені підрозділи використовують відомості про анатомічні елементи зовнішності людини. Це зумовлене, по-перше, високою інформативністю таких відомостей. Як зазначалося вище, варіативність ознак елементів людини настільки велика, що дозволяє ототожнювати людей навіть при обмеженому їх відображенні. По-друге, більшість анатомічних елементів наочні та прості для сприйняття й відтворення, зокрема й для опису. По-третє, криміналістикою розроблена й впродовж більше ніж 100 років апробована система ознак анатомічних елементів зовнішності.

Під час опису анатомічних елементів і їх ознак, слід використовувати методичний інструментарій, різноманітні умовні позначки, а саме: *умовні сторони, площини, лінії, точки*.

Умовні сторони – верхня, нижня, права, ліва, лицьова, потилична (визначаються відносно тіла, голови при нормальному положенні).

Умовні площини. Для визначення елементів зовнішності використовують горизонтальну площину, що проходить крізь підборідну, підносову, верхньоносову тощо. Такі площини використовуються при визначенні окремої висоти обличчя – лобної, носової та ротової.

Умовна побудова прямих ліній, що з'єднують окремі точки тіла, голови чи обличчя, значною мірою, сприятимуть поточному визначенню елемента, який вивчається. Найбільш часто використовують знічну, козелкову й середню лінії.

Умовні точки, що використовуються для криміналістичного опису, а також для виділення антропологічних точок.

Зріст, що визначається від найбільш виступаючої точки голови до підшви ніг без взуття. Елемент «зріст» розглядається з урахуванням змін, що відбулися у змістових характеристиках населення України, і відображається у наступних величинах: для чоловіків – низький (до 169 см.); середній (170-179 см.); високий (180 см і вище). Для жінок – низький (до 162 см); середній (162-168 см); високий (169 см і вище).

О. Б. Попелюк пропонує визначити зріст описуваної особи шляхом порівняння зросту зі своїм власним або порівняння зросту між двома особами [88, с. 151].

Елементи **голови** людини визначають так:

а) **висота голови** визначається відносно зросту людини: мала дорівнює $1/8$ зросту, середня – $1/7$ зросту, велика – $1/6$ зросту;

б) **розмір голови:** малий, середній, великий;

в) **форма голови** визначається за силуетом у профіль – це будова мозкової частини черепа: округла, куполоподібна, яйцеподібна, кілеподібна, сплющена.

У анатомії форма голови визначається як:

а) **доліхоцефальна довгоголовість,** що характеризується перевищенням довжини голови над її шириною;

б) **мезоцефальна середньоголовість** – нормальне (майже однакове) співвідношення ширини та довжини голови;

в) **брахицефальна короткоголовість** – домінування ширини голови над її висотою.

Потилиця визначається у профіль:

а) **за контуром:** плоска, випукла;

б) **за положенням:** скошена, вертикальна, виступаюча.

Обличчя – являє собою передній відділ голови людини, обмежений зверху краєм волосяного покриву голови, знизу – кутами та нижнім краєм нижньої щелепи, з боків – краями гілок нижньої щелепи та основою вušних раковин.

Параметри обличчя визначаються ступенем розвитку лицевого черепа на кістці якого нашаровуються м'які тканини та лицеві м'язи, що впливають на вираження рельєфу обличчя.

Наявні безперечні розбіжності у чоловіків і жінок. Встановлено, що голова жінки менша голови чоловіка на $1/5$.

Обличчя усіх людей асиметричні. Анатоми стверджують, що це обумовлено асиметрією черепа. Скульптурні зображення обличчя Венери Мілоської та

Аполлона Бельведерського, яких вважають еталоном краси, не мають повної білатеральної (двох частин) симетрії.

В основі формування обличчя знаходиться скелет – лицева частина черепа.

Більшість кісток скелета обличчя формують його рельєф, впливають на об'єм, конфігурацію, глибину орбіт, форму носа, розміри рота.

Опис обличчя здійснюється за контуром фас, пропорціями та відносними розмірами його частин.

Контури визначаються шляхом порівняння з окресленими лініями (пряма лінія, увігнута, опукла).

Пропорції обличчя визначаються за шириною і висотою, причому враховуються відносні розміри лобної, носової та ротової частини. Зокрема, визначаються:

а) *загальна конфігурація обличчя* – у фас, шляхом порівняння з відомими геометричними формами: округла, овальна, трикутна, квадратна, прямокутна, ромбоподібна;

б) *вертикальне профілювання обличчя* – за окремими частинами обличчя, які виступають відносно інших: лобна, носова, ротова, лобна і ротова, ротова і носова, лобна і носова;

в) *повнота обличчя*: худа, худорлява, середньої повноти, повна, набрякла;

г) *співвідношення висоти та ширини обличчя* – шляхом зіставлення висоти обличчя із найбільшою шириною: широке, середньої ширини, велике обличчя, вузьке, вузьке чи широке, мале обличчя, широке, середньої довжини;

д) *риси обличчя в цілому*: довге, середнє, крупне, дрібне;

е) *особливості обличчя в цілому*: знеможене, спите, опухле, рябе, бульдогоподібне, кінське, щуряче, мавпяче, поросяче, пташине;

Волосяний покрив голови визначається так:

а) *форма (конфігурація) волосся* визначається за ступенем хвилястості: кучеряве, хвилясте, пряме;

б) *довжина волосся*: коротка – 2 см, середня, довга;

в) *лінія росту волосся*: пряма, «П» – подібна, дугоподібна, хвиляста, ламана, «М» – подібна, асиметрична;

г) *густота волосся*: середня, густа, рідка;

д) *вид волосся*: зачесані, незачесані, сухі, жирні, посічені, з лупою, гніздова плішивість, ковтун;

е) *лисина*: загальна, лобна, тім'яна, верхівки, потилична, скривлена залисина, пліщина;

є) *особливості волосся*: фарбоване, перука, шиньйон;

ж) *вид зачіски характеризується способом причісування*: вперед, догори, на бік;

з) *за кольором волосся*: темне, світле, русяве, руде, сиве, знебарвлене, пофарбоване тощо.

Елемент «зачіска» слід доповнювати відомостями про нові види чоловічих і жіночих зачісок. Зокрема, відомості про етнічні зачіски, різновиди художньої стрижки волосся.

Вуса характеризуються за формою, величиною, шириною, фасоном, особливостями:

а) *форма вусів*: пряма, вигнута;

б) *величина вусів*: середня дорівнює протяжності ротової щілини, велика, мала;

в) *ширина вусів* визначається у залежності від їх фасону як за горизонталлю, так і за вертикаллю: середня, широка, вузька;

г) *фасон вусів*: закручені кінці, обвислі, дуже короткі;

д) *особливості вусів*: асиметричні, густі, рідкі, підстрижені, підбриті, зрошені з бакенбардами, зрошені з бородою, фарбовані, неоднорідного кольору.

Чоло описується за формою, висотою, шириною, величиною, нахилом. Зокрема, опис чола здійснюється за такими правилами:

а) *форма чола* визначається у профіль: плоский, випуклий, увігнутий, хвилястий;

б) *висота чола*: середня дорівнює 1/3 обличчя, висока – більше ніж 1/3 висоти обличчя, низька – менше ніж 1/3 висоти обличчя;

в) *ширина чола* визначається у фас за найменшою відстанню між боковими краями лоба: середня, широка, вузька;

г) *величина чола* визначається за сукупністю висоти й ширини: середня, велика, мала;

д) *нахил чола* визначається у профіль за відхиленням контуру лоба від вертикалі: вертикальний, нахилений вперед, відхилений назад.

Брови визначаються так:

а) *контур брів* визначається за конфігурацією верхнього краю брів: прямий, дугоподібний, хвилястий, ламаний, трикутний;

б) *положення брів* визначається положенням осьових ліній основних частин брів відносно горизонталі: горизонтальне, косо внутрішнє, косо зовнішнє;

в) *взаєморозташування брів* визначається відстанню між головками брів: середнє, зближене, далеко розташоване;

г) *висота брів* визначається за розташуванням брів відносно країв очної щілини: середня, висока, низька;

д) *ширина брів* визначається за відношенням найбільшої ширини брів до розкритої очної щілини: середня – якщо брови не виділяються на обличчі, широка – розширюється до скронь, вузька – звужується до скронь;

е) *довжина брів* визначається за співвідношенням довжини видимої частини брів та протяжності очної щілини: середня, довга, коротка;

є) *густина брів* характеризується загальними ознаками;

ж) *колір брів* визначається за контрастом брів із кольором шкіри: світлі, темні;

з) *особливості брів* визначаються за положенням росту волосся, їх довжиною, неприродними змінами: нависаючі над очима, з великою довжиною волосся, кущові, асиметричні, зрошені, роздвоєні, мало помітні, відсутність брів, вищипані, намальовані, підфарбовані, наклеєні.

Очі визначаються так:

а) щілина очей: контур визначається при відкритих очах за формою краю повік порівняно до відомих геометричних фігур або предметів: мигдалеподібна, овальна, кругла, трикутна, щілиновидна, типу «ракетки», серповидна;

б) протяжність або довжина очей визначається за відстанню між внутрішніми та зовнішніми вигинами очей відносно до ширини обличчя на цьому рівні: середня, велика, мала;

в) ступінь розкриття очей визначається за відношенням ширини їх розкриття до довжини очної щілини: середня, якщо видно повністю райдужку очей; велика, якщо видно білок очей; вузька, якщо видно центральну частину райдужки очей;

г) положення очей визначається за нахилом вісі ока відносно горизонталі або взаємним розташуванням вигину очей: горизонтальне, косо внутрішнє, косо зовнішнє, асиметричне;

д) виступи очних яблук визначаються за ступенем виступу з орбіт: випуклі, впалі (що глибоко сидять);

е) колір очей визначається за забарвленням райдужки: пігментований, чорний, темно-карий, світло-карий, жовтий, зелений, змішані тони, буро-жовто-зелений, сіро-зелений, сіро-голубий, голубий, синій;

є) особливості очей: зближені, широко розташовані, асиметричні, короткозорі, далекозорі, плямісті, різнозабарвлені, більмо, катаракта, протез, відсутність ока, сліпота.

Перенісся визначається так:

а) глибина перенісся визначається у профіль, за відстанню від самої глибокої точки перенісся до уявної прямої лінії, проведеної від кінчика носа до глабели: середня, глибока, мілка;

б) ширина перенісся визначається у фас, за співвідношенням із шириною спинки носа: середня, широка, вузька;

в) особливості перенісся визначаються з урахуванням виду перенісся: сплющене, дуже мілке, наявність вертикальних або горизонтальних складок у ділянці перенісся.

Ніс визначається так:

а) висота носа визначається у профіль, за відстанню від самого глибокого місця перенісся до нижнього краю носової перегородки, а також у анфас: середня, велика, довга, мала, коротка;

б) ширина носа визначається у фас, за відстанню між найбільш віддаленими точками крил носа: середня, велика, широка, мала, вузька;

в) виступ носа визначається у профіль, за відстанню від місця примикання крила носа до щілини найбільшої виступаючої точки кінчика носа: середній, великий, малий;

г) особливості носа: горбатий, хрящовий, плоский, асиметрія носа, шишкоподібний ніс, червоний, фіолетовий.

1. **Спинка** носа визначається так:

а) *контур спинки носа* визначається за виступом, довжиною, шириною й особливостями: прямий, випуклий, увігнутий, хвилястий;

б) *виступ спинки носа* корелює з виступом носа;

в) *довжина спинки носа* визначається за відстанню від точки перенісся до кінчика носа і характеризується відносно розмірів інших елементів обличчя: середня, велика, мала;

г) *ширина спинки носа* визначається відношенням ширини спинки носа до його загальної ширини: середня, велика, мала, вузька;

д) *особливості спинки носа* визначаються з урахуванням відхилення від норми: горбата, викривлена, сідловидна.

2. **Основа носа:** визначають як горизонтальну, спущену, підняту.

3. **Кінчик носа** визначається так:

а) *форма кінчика носа* визначається шляхом порівняння силуету кінчика носа з відомими геометричними фігурами: округла, тупа, загострена;

б) *ширина кінчика носа* визначається за відношенням до ширини спинки носа: середня, широка, вузька;

в) *особливості кінчика носа* визначаються як: плоский, роздвоєний, зайвий виступ, загострений, різкий виступ верху кінчика носа.

Рот визначається так:

а) *розмір рота* визначається за відстанню між кутами рота: середній, великий, малий;

б) *контур рота* визначається стосовно геометричних характеристик лінії змикання країв губ: прямий, дугоподібний, хвилястий, ламаний;

в) *положення кутів рота* визначаються відносно горизонтальної лінії проведеної через ротову точку: горизонтальне, підняте, спущене;

г) *особливостями рота є:* закритий, прикритий, відкритий, піднятий, запалий.

Носо-губний фільтр визначається так:

а) *глибина носо-губного фільтра* визначається у профіль стосовно країв носо-губної впадини: середня, глибока, мілка;

б) *ширина носо-губного фільтра* визначається у фас за розташуванням меж носо-губної впадини: середня, широка, вузька;

в) *контур носо-губного фільтра* визначається у фас за конфігурацією країв носо-губної впадини: прямий, трикутний, овальний.

Губи визначаються так:

а) *загальний виступ губ* визначається у профіль за кутом із вертикаллю, утвореним лініями верхньої та нижньої губи: середній ($10-15^{\circ}$), великий (30°), відсутній (вертикальний), западання губ (втягнуті губи), виступ верхньої губи, виступ нижньої губи;

б) *висота верхньої губи* визначається у фас, за відстанню від основи носа до верхнього краю контуру верхньої губи: середня, велика, мала, коротка;

в) *ширина губ* визначається у фас сумарно за відношенням висоти ротової частини: середня, велика (товста, повна), мала;

г) *контур верхньої губи* визначається у фас за конфігурацією верхнього краю: прямий, дугоподібний, хвилястий, ламаний, невиражений;

д) *розташування нижньої губи* визначається у профіль відносно вертикалі: пряме, випукле, увігнуте;

е) *особливості губ* описуються за кольором, будовою, патологіями: бліді, червоні, синюваті, фарбовані, із асиметричними краями, із чітко вираженими краями, вивернуті, мокрі, сухі, потріскані, запалені, є заїди.

Підборіддя визначається так:

а) *висота підборіддя* визначається відстанню між точками підборіддя і надборіддя, що співвідносяться з висотою ротової частини обличчя: середня, висока, низька;

б) *ширина підборіддя* визначається у фас, за співвідношенням відстані між найбільш віддаленими точками краю підборіддя з шириною обличчя: середній, широкий, вузький;

в) *виступ підборіддя* визначається у профіль за розташуванням підборіддя відносно умовної вертикальної лінії, проведеної через точку над підборіддям: прямий, вертикальний, виступаючий, скошений;

г) *контур підборіддя* визначається у фас шляхом наближення лінії підборіддя до форм різних геометричних фігур: заокруглений, трикутний, квадратний;

д) *особливості підборіддя* визначаються як: гладке, зморщене, вертикальне, відвисле, подвійне, потрійне.

Вушні раковини визначаються так:

а) *величина вушних раковин* визначається у фас і профіль, вертикальним розміром вушної раковини, що співвідноситься із фізіономічною висотою обличчя: середня, велика, мала;

б) *положення вушних раковин* спостерігається у профіль за видом прикріплення основи вуха; визначається за значенням кута, що утворюється лінією основи вушної раковини з вертикаллю: вертикальне, з відхиленням назад, з нахилом вперед;

в) *відстовбурченість вушних раковин* визначається у фас за станом вушних раковин від голови: середня, велика, мала, верхня, нижня, верхня нижня;

г) *форма або контур вушних раковин* визначається за окресленням зовнішніх країв завитка і мочки: кругла, овальна, прямокутна, трикутна;

д) *особливості вушних раковин*: асиметричні, гіпертрофовані, удавлені, Дарвінів бугор.

Вид шкіри: гладка, матова, глянцева, шорстка, зморщена. Описується так:

а) *стан шкіри* визначається як: чиста, зморщена, прищувата, з виспинками, дрябла, жирна;

б) *колір шкіри* визначається як: синюватий, білий, смуглявий, блідий, червоний, сірий, жовтий, темно-коричневий;

в) *особливостями шкіри* є: бородавки, ластовиння, жировики, лишай, пігментні плями.

В. Функціональні елементи.

Життєдіяльність людини відображається у сукупності наочних функціональних проявів людського організму. Це стан людини і її дії, автоматизовані рухи, що визначаються положенням, взаєморозміщенням і рухами частин тіла.

До функціональних елементів зовнішності людини відносяться: а) постава; б) хода; в) артикуляція; г) жестикуляція; д) вимова; е) манера поведінки; є) вираз обличчя; ж) хворобливі рухи.

Постава є природнім положенням тіла, голови і кінцівок. Постава характеризується такими ознаками: 1) звична постава стоячої людини (пряма постава, «військова» постава, «стройова» постава, «солідна» постава, вигнута постава, «кособока» постава, «сутула» постава, «згорблена» постава); 2) звична постава людини, яка сидить (сидить навприсядки зігнувшись, сидить навприсядки прямо).

Хо́да є руховою дією, результатом реалізації рухового стереотипу, комплексу безумовних і умовних рефлексів. Хо́да характеризується: 1) темпом (середній, швидкий, повільний); 2) розмірністю (розмірна, нерозмірна); 3) симетричністю (симетрична, асиметрична); 4) довжиною кроку (мала, середня, велика); 5) шириною кроку (середня, велика, мала); 6) положенням стопи (середня постава стопи, велика постава стопи, мала постава стопи, паралельна постава стопи, косо зовнішня постава стопи, косо внутрішня постава стопи, асиметрична); 7) постава стопи визначається як особливість, нога опускається на всю стопу, нога «друкує» крок; 8) ступінь піднімання стопи (відмічається лише як особливість, «висока» хода, «гусячий» крок, низька човгаюча хода); 9) ступінь згинання колін (майже не згинаються, майже не розправляються); 10) положення голови та рухи під час ходьби (описується вид і амплітуда, нахил у такт, не у такт із кроком), періодичне відхилення голови від її вертикального положення (вперед-назад, вправо-вліво), повернення – періодичне повернення голови (назад, у право, у ліво), коливання у такт (не у такт) здійснюваних кроків, одночасно повернення голови у певну сторону (голова як би «бовтається»); 11) рухи тулуба описуються за видом, як особливість визначається амплітуда руху при його помітній вираженості нахилу (уперед, назад, «вклоняюча» у бік, у розкачку), повороти (управо, уліво, у бік рухів кінцівок), рухи нижньої частини тулуба (вихляння, угору, униз, вправо, вліво); 12) положення кінцівок і рухи ними, положення визначається за зігнутістю кінцівок у ліктьових суглобах (середньо зігнуті, сильно зігнуті, прямі), кінцівки (звичайні, незвичайні), площина рухів (бічні, передньобокові, задньобокові, у різних площинах), 13) розмах (амплітуда) рухів кінцівок визначається як: середній, малий, асиметричний, відсутність рухів.

Артикуляція є положенням губ при вимовлянні звуків, рухи губ при відтворенні звуків мови; вони характеризуються як сильно виражені й слабковиражені.

Жестикуляція – це рухи головою, плечима, кінцівками, якими людина зазвичай супроводжує свою мову. Рухи голови характеризуються кивком, нахилом, підняттям голови угору, «відкиданням», погойдуванням. Рухи плечей

описують за найбільш наочними видами рухів (знизування, посмикування), рухи верхніх кінцівок характеризуються сплескуванням, охоплюванням, підніманням, погойдуванням, розмахуваннями, потиранням, прикладанням до голови, клацанням пальцями, вираженість рухів характеризується енергійністю, швидкістю, різкістю, м'якістю, слабкістю, різноманітністю, одноманітністю, стриманістю. Особливості – безцільні рухи, афектовані рухи, «театральні», «артистичні» рухи, жестикуляція глухонімих.

Вимова, зазначається її темп, повільний, швидкий, характер (стійка, енергійна тощо), особливості (гаркавість, шепелявість, іноземний акцент, суржик тощо). За можливості фіксується тембр (альт, бас, баритон, дисконт, тенор), чистота (чистий, глухий, сиплий).

Манера поведінки є неконтрольованим, підсвідомим виконанням людиною певних дій. Описуються рухи окремих елементів обличчя: «наморщування» чола, носа, «витаращування» очей, зціплення губ, випинання губ, маніпуляційні рухи, зайнятість кінцівок, опускання донизу, темп, вираженість. Побутові звички: гігієнічні (загладжування, причісування волосся), розгладжування вусів, бороди, витирання обличчя, очей, рота, обгризування нігтів; щодо одягу (відвертання, підвертання донизу пальто, розправлення вкладок одягу, підсмикування штанів, обмацування одягу, перевірка наявності у кишенях гаманця, ключів, цигарок та інших предметів.

Вираз обличчя є сукупністю рухів, м'язів обличчя, що супроводжують емоції (веселе, радісне, здивоване, перелякане, сонне, сумне, скорботне, гордовите, зарозуміле, зверхне, зневажливе, суворе, похмуре, зле, розсерджене).

Хворобливі рухи: посмикування головою чи плечами, тремтіння голови, тремтіння кінцівок, нервовий тік, посіпування м'язів поблизу очей, рота, шиї; хворобливість кінцівок може характеризуватися різною вираженістю і частотою прояву.

З метою дослідження функціональних особливостей людини Р. Дафт увів до наукового обігу поняття «функціональний стан» як інтегрований комплекс різноманітних характеристик процесів, властивостей та якостей людини, що прямо чи побічно обумовлюють виконання нею дій.

Тобто, поняття «функціональний стан» уведено для характеристики сторони діяльності або поведінки людини, з огляду на її ефективність, що передбачає урахування можливостей людини, яка перебуває у тому чи іншому стані, виконувати певний вид діяльності [23, с. 604].

Згідно із дослідженням вчених, хода людини, й особливо притаманна їй манера пересування, менше піддаються свідомому регулюванню у порівнянні із поставою, жестами та мімікою [24, с. 147].

Використовуючи функціональний стан, вчені Інституту інжинірингу та технологій Vidua Vikas (штат Карнатакі, Індія) запропонували технологію виокремлення особливостей ходи людини із камер спостереження. При цьому ходу людини перетворюють на цифрову модель, яка у свою чергу обробляється за допомогою статистичного аналізу. До того враховують на яку висоту людина

піднімає ногу під час ходьби, з якою частотою здійснює кроки, якою є амплітуда розгойдування стегон і плечей тощо [70, с. 55].

Важливою ознакою зовнішності є особливості невербальної комунікації людини, а саме процес взаємообміну інформацією шляхом використання для передавання повідомлень невербальних (немовних) засобів комунікації [76, с. 191].

У структурі невербального спілкування доцільно розглядати посмішку і погляд як прояв міжособистісного спілкування, та як передумову міжособистісного тяжіння.

Функціональні елементи і їх ознаки, зазвичай описують за положенням, взаєморозташуванням і рухами анатомічних елементів. При цьому положення визначається відносно умовних вертикальних і горизонтальних ліній, а також за розташуванням інших елементів, що взаємопов'язані із досліджуваними.

Визначаючи функціональні елементи зовнішності доцільно використовувати осьову (серединну) лінію, фігуру, яку співвідносять із умовною вертикаллю.

Рухи описують з урахуванням швидкості, рівномірності, симетричності (якщо мова йде про рухи парних елементів). За рівномірністю рухів можна робити висновок про стійкість швидкості рухів у період, що спостерігається.

На прояв функціональних елементів та їх ознак впливає ситуація спостереження. Певні функціональні елементи та їх ознаки можуть спостерігатися у кожній людини по різному, у залежності від конкретних умов. Найбільшу наочність мають функціональні елементи та їх ознаки, що характеризують звичні положення і рухи анатомічних елементів: звична постава, хода, міміка, артикуляція, жестикуляція.

Особливу групу функціональних елементів та їх ознак складають спеціальні звички, наприклад звички, пов'язані із палінням.

Найбільш загальними ознаками функціональних елементів слугує прояв людини у ході, міміці, жестикуляції. У зв'язку з чим людину можна характеризувати як енергійну, апатичну, акуратну, перелякану, неохайну, педантичну, розбовтану, замкнуту, комунікабельну, спокійну, метушливу. Обґрунтоване судження про такі характеристики людини можливо скласти лише за умови досить тривалого контакту з нею у різних ситуаціях.

Г. Одяг, прикраси й інші предмети.

Усі елементи та ознаки одягу, а також носимі речі можна розділити на виробничі та експлуатаційні. Одяг визначається за видом, розміром, матеріалом, призначенням й особливостями виготовлення. Предмети одягу розподіляють на такі групи: головні убори, верхній одяг, легкий одяг, взуття. Під час складання опису відзначають видове найменування (шапка, капелюх, пальто, плащ, костюм, плаття, рукавиці), вказують про належність одягу чоловіку, жінці або дитині.

Матеріал одягу відображається в описі лише за ознаками, що легко визначаються на вид.

Призначення одягу – комплексна ознака, що відображає його приналежність (цивільний, формений, спеціальний, національний, зимовий, літній, спортивний, робочий тощо).

Особливості виготовлення одягу – аналізуються силует, розмір, форма складових частин певного предмету, матеріалу.

Елемент одяг і дрібні речі, що носить при собі людина, слід доповнювати відомостями з урахуванням нових тенденцій в моді і закономірних змін у стилі чоловічого і жіночого одягу.

Одяг і речі, що носить при собі людина, визначають за видами та різновидами, розміром, матеріалом, призначенням й особливостями виготовлення. Вид і різновид одягу є найбільш наочними ознаками, що формують зовнішній вигляд людини. При складанні опису відмічають видове призначення (шапка, капелюх, пальто, плащ, костюм, плаття, кофта, рукавиці, тростина, парасолька тощо), вказують приналежність одягу жінці, чоловіку, дитині.

Розміри предметів, зазвичай не завжди відповідають розмірам анатомічних елементів людини. При криміналістичному описі відмічається відповідність або не відповідність одягу певним частинам тіла.

Матеріал одягу відображається в описі лише за ознаками, що визначаються на вид, наприклад, світлий або темний колір, синтетика або шерсть.

Елементи і ознаки догляду одягу і його ремонту – визначаються за їх загальним виглядом (вчищений, неprasований, із латками тощо).

Отже, кожна людина має приблизно однакову, притаманну лише її біологічному виду сукупність елементів зовнішності, які унаслідок внутрішніх чи зовнішніх чинників мають індивідуальні особливості, характеристики. Саме це й дає змогу виокремити її серед певної сукупності людей, ідентифікувати конкретну людину за ознаками зовнішності, за її властивостями та елементами.

2.5 Суб'єктивний портрет як спосіб фіксації зовнішності людини

У криміналістичній габітології досліджуються і використовуються об'єктивні і суб'єктивні зображення зовнішності людини.

Суб'єктивне зображення є уявним образом, який відтворений на основі словесного портрету, описом площинних (мальованих і композиційних), пластичних (об'ємних) портретів. У психології уявний образ розглядається як відносно стійкий образ предмета, явища, що у даний момент не впливає на органи чуття і не сприймається.

Уявний образ зовнішності людини може зберігатися протягом тривалого часу, піддаючись при цьому певним змінам під впливом зовнішніх факторів та властивостей свідомості.

Уявний образ використовується безпосередньо або опосередковано, після його відтворення у матеріальній формі у вигляді суб'єктивних зображень, пластичних реконструкцій обличчя.

Суб'єктивне зображення обличчя, фігури людини виготовляється відповідно до уяви очевидця про зовнішність особи, яка відтворюється. Найбільш

поширеним для встановлення і розшуку осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, є суб'єктивний портрет.

Суб'єктивний портрет – це матеріалізоване зображення обличчя, фігури особи, що виготовлене відповідно до уявного образу очевидця про її зовнішній вигляд. Очевидець – це людина, яка безпосередньо сприймала особу, портрет якої необхідно скласти. Уявний образ формується унаслідок процесу сприйняття певною людиною особи і існує у пам'яті очевидця.

Суб'єктивний портрет може бути виготовлений самим носієм уявного образу, наприклад, очевидцем, який спостерігав за подією правопорушення, або за його показаннями, одержаними чи почутими іншими особами, зокрема, працівником оперативного підрозділу, слідчим, спеціалістом (криміналістом, художником, психологом тощо).

Суб'єктивні портрети не відтворюють елементи та ознаки зовнішності людини з «фотографічною» точністю. Ступінь відповідності портрета зовнішньому вигляду людини у кожному конкретному випадку визначається багатьма об'єктивними й суб'єктивними факторами. Ці фактори є визначальними для уявного образу, процесу його відтворення, виду одержуваного портрета.

Об'єктивні фактори – це умови у яких відбувалося сприйняття однією людиною зовнішності іншої людини. До таких факторів відносять: відстань до об'єкта спостереження; освітлення об'єкта спостереження; метеоумови у яких відбувалося спостереження певного об'єкта; час його спостереження; час доби, коли відбувалося спостереження об'єкта.

Суб'єктивні фактори – характеристики, пов'язані із психофізіологічними особливостями очевидця, його станом у момент спостереження. До таких факторів відносять: вік, національність, інтелект, особи, яка спостерігає об'єкт; фізичне і психічне здоров'я, стан органів зору і слуху, тип характеру, здібності, соціальне положення цієї особи, її увага, спостережливість і поведінка на час спостереження.

Зміст уявного образу визначається властивостями процесу сприйняття, тобто відображенням предметів і явищ дійсності у сукупності їх різних властивостей і частин, при безпосередньому впливі їх на органи чуття людини.

Унаслідок специфічних особливостей формування уявного образу, ознаки зовнішності, що збереглися у пам'яті очевидця і включені до суб'єктивного портрету, можуть бути суттєво видозміненими. При цьому ступінь і характер видозмін ознак, їх достовірне значення встановити украй складно.

Таким чином, особливості психічних процесів і вплив факторів, у яких відбувалося сприйняття і збереження інформації про зовнішність людини, обумовлює суб'єктивну сутність уявного образу; тому портрет, складений на його основі, не може відноситися до судових доказів, які використовуються під час судової і експертної ідентифікації людини.

Суб'єктивний портрет найчастіше складається у випадках, коли злочинець контактує із жертвою, наприклад, при грабежі, розбої, зґвалтуванні, шахрайстві та інших подібних «контактних» кримінальних правопорушеннях. Це зумовлює

важливість розгляду чинників, що впливають на повноту і достовірність відображення ознак зовнішності у пам'яті очевидця.

Відомо, що основою відомостей про зовнішність людини є уявний образ, сформований у пам'яті очевидця. Людина може з достатньою повнотою і необхідною об'єктивністю сприйняти іншу людину, тривалий час утримувати у пам'яті уявлення про її зовнішність. Про це свідчить практика спілкування людей між собою, у процесі якої вони без труднощів упізнають одна одну.

Уявний образ є відносно стійким уявленням про зовнішність людини, створеним на підґрунті сприйняття, у процесі складної діяльності людської свідомості.

У науковій літературі детально досліджуються наукові основи вчення про криміналістичну ідентифікацію за уявним образом. У публікаціях Е. О. Разумова, К. О. Чаплинського розкриті психологічні закономірності, тактичні основи і механізм розуміння власне ідентифікаційної сутності пред'явлення для упізнання [103; 130].

Властивості особи як об'єкта сприйняття поділяють на *постійні та тимчасові*. До постійних властивостей відносять загальнофізичні: стать, вік, антропологічна і національна приналежність людини, тип її пам'яті, професія, рід постійних занять тощо.

Для чоловіків характерне поверхневе ознайомлення із об'єктом, що пред'являється, а жінки потребують більшої кількості часу для сприйняття інформації з метою більш глибокої деталізації об'єкта. Тому, жінки мають більш яскравий і деталізований уявний образ, і з легкістю упізнають елементи раніше сприйнятої людини, витрачаючи на це менше часу ніж чоловіки.

Жінки, зберігають у пам'яті раніше сприйняту інформацію дещо краще, ніж чоловіки, але разом з тим, більш схильні до навіювання.

Психологія, за станом сприйняття інформації, поділяє людей на «*вербальників*» і «*зоровиків*». Для *вербального типу* провідною є мова, такі люди для запам'ятовування спираються в основному на словесно-логічний матеріал, практично не використовуючи «*зоровий*». А *зоровий тип* – навпаки, при запам'ятовуванні використовує зоровий образ предмета або людини, не вдаючись до його словесно-логічного опису. Однак, крім зазначених існують типи, що використовують рівною мірою як словесно-логічний, так і зоровий матеріал.

Найбільш розповсюдженим різновидом перетворення уявного образу у зображення є *суб'єктивний портрет*. Такі портрети поділяють на три основних види: 1) мальований; 2) мальовано-композиційний; 3) фотокомпозиційний і комп'ютерно-композиційний.

Мальований суб'єктивний портрет є штриховим або напівтоновим малюнком обличчя, фігури людини. Основу мальованого портрета складає уявлення про зовнішній вигляд людини, відтворене із певним ступенем достовірності.

Мальовано-композиційний портрет виготовляють із заздалегідь підготовлених, стандартних типізованих малюнків елементів обличчя, зібраних

у спеціальних комплектах. Зображення елементів обличчя із комплекту обираються і вносяться до портрету за вказівкою очевидця. Завершений мальовано-композиційний портрет виглядає як штриховий малюнок.

Найбільш простим способом виготовлення фотокомпозиційного і комп'ютерно-композиційного портрета є використання фотознімку людини, схожої на розшукувану.

Комп'ютерні системи виготовлення суб'єктивних портретів мають певні переваги у порівнянні із розглянутими вище технічними засобами, зокрема доцільно відзначити: значне скорочення часу складання таких портретів; їх швидке роздрукування, що дозволяє організувати поступове та постадійне використання портрета у розшукових заходах; можливість підготовки та роздрукування тексту розшукового орієнтування одночасно зі складанням портрета; збереження у пам'яті комп'ютера отриманого зображення з метою його подальшого використання у роботі з іншими очевидцями, та для перевірки за картотекою суб'єктивних портретів.

З метою автоматизації процесу створення суб'єктивних портретів правопорушників розроблені комп'ютерні системи типу «Фоторобот». Існують різноманітні прикладні програми, такі як «Faces», «Кадр», «Фоторобот 3.0 prof» тощо. Найбільш типовою і поширеною є американська програма «Faces» (розробник Inter Quest). Разом із пакетом «Faces» пропонується 2800 варіантів різних фрагментів обличчя людини. Комбінування цих фрагментів дає можливість досить точно відновити обличчя запідозреного у кримінальному правопорушенні на основі відомостей, отриманих від свідків. У цій програмі є можливість видозмінити елементи обличчя за розміром і їх розташуванням. Якщо у базі даних програми відсутні певні елементи, вони можуть домальовуватися спеціалістом на роздрукованому зображенні.

Важливою проблемою, що виникає під час використання словесних відомостей про зовнішність людини, є оцінка їх повноти й достовірності. Основою такої оцінки є аналіз суб'єктивних і об'єктивних факторів формування уявного образу.

Важливим моментом складання суб'єктивного портрету невідомої людини є визначення оптимального рівня його деталізації. Зайва деталізація обумовлює внесення до опису ознак зовнішності елементів фантазії та домислу.

Виготовлення суб'єктивних портретів здійснюється послідовно та поетапно. Виконання завдань кожного етапу здійснюється із залученням результатів роботи на попередньому етапі, тобто кожен етап є підготовчим для наступного етапу.

Основними етапами виготовлення суб'єктивного портрета є: 1) попереднє вивчення уявного образу, аналіз чинників його виникнення, формування й збереження; 2) створення умов для виготовлення суб'єктивного портрета; 3) попередня актуалізація уявного образу, експеримент; 4) технічна підготовка до виготовлення портрета; 5) виготовлення портрета (отримання першого варіанту – оцінка портрета – доопрацювання під контролем очевидця – оцінка портрета очевидцем).

Виготовляючи суб'єктивний портрет, доцільно враховувати роль очевидця у події злочину, а також його суб'єктивне ставлення до цієї події та людини, яку розшукують. Доцільно здійснювати роботу з урахуванням чотирьох типових ситуацій: 1) очевидець хоче і може допомогти у встановленні злочинця; 2) хоче, але не може надати такої допомоги; 3) у змозі допомогти, але не хоче цього робити; 4) не хоче допомогти у встановленні злочинця, але приховує це, даючи неправдиві показання.

При розшуку осіб, які переховуються, метод «словесного портрета» використовується з метою підготовки інформаційно-пошукових орієнтувань із описом ознак зовнішності людини, характеристикою її особливих прикмет та яскравих ознак. Результати пошукової роботи, у більшості випадків, залежать від якості орієнтувань.

Розрізняють орієнтування трьох видів: 1) з фотографією відомої людини; 2) із зображенням суб'єктивного портрета розшукуваного; 3) лише з текстом опису зовнішності розшукуваної людини.

З урахуванням необхідності копіювання оригіналу орієнтування, при якому різко знижується якість зображення, фотознімки повинні відповідати таким вимогам: бути високоякісними, нормальної щільності, помірної контрастності.

Текстова частина орієнтування завершується відомостями про те, яким підрозділом правоохоронного органу ініційовано розшук людини, з обов'язковим зазначенням номерів телефонів ініціатора.

Орієнтування

1 лютого 2019 року невідомий громадянин шляхом зламу вхідних дверей проник до помешкання громадянки І-ої Ф. Р. за адресою: м. Київ, вул. К-ого, буд 12, кв. 456, та вчинив крадіжку особистих речей на загальну суму 50 тисяч гривень. Прикмети можливого злочинця: вік 30-35 років, тип обличчя – європейський, зріст вище середнього (175-180 см), худорлявої статури, обличчя – овальне, худорляве. Волосся коротке, темно-русяве, із залисинами на скронях. Лоб високий, широкий, яскраво виражені надбрівні дуги. Брови дугоподібної форми, далеко поставлені, темні, розміщені асиметрично. Очі за формою овальні, середні, горизонтальні, темно-карі. Ніс довгий, по середині широкий. Рот малий, верхня губа тонша нижньої. Підборіддя за формою заокруглене, вузьке. Вуха середні. Шия середня, за товщиною теж середня. Одягнений у сорочку сірого кольору, темні штани, коричневі туфлі.

Сутулий, голову при русі нахилає вперед, при розмові постійно рухає плечима, мова швидка, російська, на лівій руці татуювання у вигляді вовка. При отриманні будь-яких відомостей про цю людину повідомити чергову частину (співробітника С-ка В. Л.) за тел. (044) XXX-XX-XX.

При виготовленні суб'єктивних портретів слід дотримуватися таких рекомендацій:

- вчасно виготовляти суб'єктивні портрети (упродовж 2-3 днів після вчинення кримінального правопорушення, при роботі з дітьми – до 1 дня);
- враховувати роль очевидця у події, що стала приводом для складання суб'єктивного портрета (свідок, потерпілий, співучасник);

- враховувати особливості виду правопорушення (шахрайство, розбій, убивство, наїзд автомобілем на пішохода);
- ретельно аналізувати об'єктивні та суб'єктивні фактори формування і збереження уявного образу (час контакту, відстань, погодні умови, уява, зорова пам'ять, мислення);
- налагоджувати та підтримувати психологічний контакт з очевидцем;
- створювати сприятливі умови для спілкування з очевидцем;
- залучати до роботи зі складання суб'єктивного портрета, за потреби, інших фахівців (педагога, психолога);
- неприпустимо складати суб'єктивний портрет за участю кількох очевидців одночасно.

Методика виготовлення суб'єктивного портрета є сукупністю методів, прийомів, технічних засобів, що застосовуються у певній послідовності, поетапно, для одержання суб'єктивного портрета.

Усю роботу зі складання суб'єктивних портретів поділяють на етапи, яким притаманні власні завдання, що реалізуються шляхом дотримання криміналістичних рекомендацій психологічного характеру.

Перший етап – попередній. Його завданнями є: одержати від ініціатора розшуку максимальні відомості про очевидця, продумати з останнім роботу на основі наявних відомостей (антропологічний тип, стать, вік, роль очевидця – потерпілий, заявник, інший учасник тощо).

Другий етап – бесіда з очевидцем. Завданнями цього етапу є: встановити психологічний контакт з очевидцем; активізувати процеси його пам'яті щодо відтворення образів; визначити тип людини-очевидця за сенсорними перевагами.

При цьому важливо дотримуватися таких криміналістичних рекомендацій:

- 1) під час знайомства з'ясувати ім'я очевидця, не забувати у процесі складання портрета звертатися до свідка-очевидця за його іменем;
- 2) проявляти увічливість;
- 3) перед початком складання суб'єктивного портрета використати фрази, спрямовані на підвищення у очевидця упевненості в успішному результаті роботи;
- 4) під час розповіді очевидця про обставини справи, дивитись йому у вічі, бути уважним;
- 5) конкретно спрямовувати розповідь очевидця (уникати деталей і подробиць, що не стосуються справи, ставити навідні запитання);
- 6) використовувати вислови «я Вас розумію», «добре», «у Вас добра пам'ять», «у нас вийде гарний портрет», виявляючи щиру зацікавленість в успішному результаті;
- 7) якщо відтворення зорових образів ускладнено, то можна використати відтворення емоційного фону очевидця під час події;
- 8) після розповіді очевидця дати йому «відпочити», спрямувавши розповідь на особисті теми (професія, рід занять);
- 9) зробити комплімент щодо професії очевидця.

Третій етап – виготовлення суб'єктивного портрета. Завданнями цього етапу є: підтримувати встановлений з очевидцем психологічний контакт; активізувати процеси очевидця щодо детального відтворення зорових образів; одержати органічне (природне) зображення розшукуваної людини; домогтися типажної подібності суб'єктивного портрета з реальною особою.

При цьому важливо дотримуватися таких криміналістичних рекомендацій:

- 1) орієнтувати пам'ять очевидця на типажну подібність з відомими людьми;
- 2) розпочинати роботу з тієї частини обличчя, яку очевидець, на його думку, запам'ятав найкраще;
- 3) порівнювати форми елементів обличчя з відомими геометричними фігурами, у випадку ускладнення процесу відтворення зорових образів – використати відтворення емоційного фону очевидця під час події за допомогою контрастних запитань (наприклад, «ніс довгий чи короткий?»);
- 4) пропонувати очевидцеві олівець для малювання (якщо йому важко описати словами);
- 5) використовувати вислови, що схвалюють спільну роботу.
- 6) у ході домальовування суб'єктивного портрета, періодично погоджувати свою роботу з очевидцем за допомогою запитань: «Стало краще чи гірше?», «Що на Ваш погляд потрібно змінити?»;
- 7) уникати зайвої деталізації зображення.

Четвертий етап – одержання відомостей про результат використання суб'єктивного портрета.

Головне у суб'єктивному портреті є виготовлення того, що кидається в очі. Не потрібно домальовувати елементи зовнішності, які очевидець не пам'ятає. Краще зробити схематичне зображення, ніж показувати фотознімок у деталях, які інколи «забивають» пам'ять і відволікають увагу очевидця. Адже людина краще сприймає образ, що створений в уяві і мисленево сама доповнить деталі, яких не вистачає.

Для ефективної роботи необхідні наочно-довідкові матеріали у вигляді фотознімків з різними антропологічними типами зовнішності, а також з людьми закарбованими у різних емоційних станах (доброзичливість, недовіра, страх, подив, сум, злість тощо).

Розглядаючи криміналістичні рекомендації роботи з очевидцем у процесі виготовлення суб'єктивного портрета, доцільно вказати на особливості організації й обладнання приміщення для такої роботи. Серед основних вимог: наявність окремого приміщення (площа 10 м кв.); ергономічні, але не розслаблюючі меблі; наявність «під рукою» необхідних інструментів; відсутність предметів, що відвертають увагу; наявність кімнатних рослин; можливість управляти освітленням. Доцільно створювати й інші умови, що сприяють комфортному діловому середовищу для успішної роботи над складанням суб'єктивного портрета.

2.6 Портретна експертиза

Вже на початку ХХ століття у Західній Європі, а згодом і в Україні, порівняльне дослідження фотозображення людини з метою її встановлення займало помітне місце серед інших способів ідентифікації за ознаками зовнішності. Завдяки працям А. Бертільйона, О. Ю. Брайчевської, О. О. Гусева, О. Ю. Пересунька, О. М. Зініна, М. М. Зюська, М. С. Полевого, Н. В. Завізіст, Р.-А. Райса, М. В. Терзієва, В. О. Снеткова, З. І. Кірсанова, М. В. Салтевського та інших науковців ідентифікація людини за ознаками зовнішності отримала визнання у експертній практиці. Ці вчені заклали основи становлення теорії портретної експертизи. Можливості цієї експертизи базуються на загальних положеннях теорії криміналістичної ідентифікації і діагностики, наукових основах вчення про зовнішність людини, відомостях з анатомії і морфології людини, антропології, судової медицини, криміналістичної фотографії тощо.

Встановлення особи правопорушника постійне та найбільш складне криміналістичне завдання, що виникає у процесі розслідування кримінальних правопорушень. Це складна діяльність, у ході якої з використанням криміналістичних методів і засобів виявляються, фіксуються та досліджуються інформаційні властивості і ознаки, значущі для розслідування кримінальних правопорушень. Зазначена діяльність передбачає створення моделі особи, яка розшукується, та організацію оперативно-розшукових заходів, слідчих (розшукових) дій, провадження портретних експертиз із встановлення особи.

Портретна експертиза є однією із процесуальних форм використання спеціальних антропологічних знань про зовнішність людини у криміналістичній практиці. Її сутність полягає у виявленні ознак зовнішності людини за фото, – відеозображенням, порівнянні цих зображень, фіксації, оцінці ходу і результатів їх дослідження.

Ознаки зовнішності людини, що відображені на портретах досліджуються у кримінальних провадженнях, адміністративних і цивільних справах. Дослідження може проводитися на прохання наукових установ, музеїв, редакцій газет та окремих громадян. Однак таке дослідження не є процесуальною дією, його результати оформляються висновком експерта за результатами проведення портретного дослідження, а не висновком експерта за результатами проведення судової портретної експертизи, хоча саме дослідження виконується за тією ж методикою, що й портретна експертиза. В якості прикладу наведемо дослідження, що здійснювалося на прохання музею у місті Чернігів, де було експоновано трофейний знімок часів Другої світової війни, що свідчить про злочини німецько-фашистських військ на окупованій території України. На цьому знімку було зображено командира, якого заживо закопували в окоп. На фотознімку зображення було у ракурсі зверху до низу, голова та кінцівки рук зображеної людини показані на краю окопу. Одна із відвідувачок музею висловила припущення, що на фотознімку мабуть зображено її безвісно зниклого батька. З метою дослідження нею були надані знімки батька. У ході проведення

експертного дослідження, з урахуванням якості зображення й ракурсу зйомки, були виявлені співпадаючі ознаки групового значення, які дозволили дійти висновку про схожість зображених осіб. Однак порівнянням нігтьових фаланг пальців рук на досліджуваному фотознімку і довоєнній фотокартці, де праву руку чоловіка було зображено на радіоприймачі, вдалося виявити ознаки, що мають розбіжність у будові нігтьових фаланг. У наслідок проведеного дослідження питання, що було поставлене перед експертом, було вирішено у категоричній формі: на фотознімку зображені різні чоловіки.

Портретна ідентифікація не є поширеною експертизою в експертній практиці, однак її результати беззаперечно важливі для досудового слідства з метою розшуку, встановлення й ідентифікації людини. При цьому значна кількість портретних досліджень проводиться за відеозображеннями, а основним носієм криміналістичної інформації про зовнішність людини є технічні засоби відеофіксації, що дозволяє експерту знайти додаткову кількість зафіксованої інформації, з використанням якої можливо провести ідентифікацію людини за ознаками зовнішності.

У криміналістичній літературі наводяться визначення портретної експертизи, яку зазвичай ототожнюють з процесуальною дією у кримінальному процесі. Аналіз експертної і судової практик показує, що на сучасному етапі свого розвитку портретна експертиза виходить за межі слідчих (розшукових) дій та кримінального судочинства, галузь її використання поширюється на усі види правозастосовних процесів. Тому, на нашу думку, не слід ототожнювати портретну експертизу тільки із процесуальною дією у кримінальному процесі.

Портретна експертиза є родом криміналістичних експертиз, що проводиться експертом на основі спеціальних антропологічних знань у відповідності до процесуального законодавства і методичних рекомендацій, з метою встановлення тотожності людини за ознаками її зовнішності, зафіксованими на об'єктивних відображеннях з використанням спеціально розроблених засобів, методів і прийомів.

У своїх наукових дослідженнях теорії та практики ототожнення особи за портретами В. О. Снетков пропонує розділяти портретну ідентифікацію на два види: 1) криміналістичні портретні експертизи, у яких об'єктом дослідження є фотографічні, живописні, рисовані і складові портрети; 2) медико-криміналістичні портретні експертизи, у яких крім вище названих, об'єктами є: череп, кісткові залишки, рентгенознімки тощо. При цьому він відзначає, що «механізм і умови відображення зовнішніх ознак на фотозображеннях... вивчені у ступені необхідності для достовірного судження про наявність або відсутність тотожності» [60, с. 151]. Живописні і складові портрети «не точно відображають зовнішні ознаки, і тому лише у деяких випадках успішно використовуються для встановлення особи» [60, с. 119].

Сутність портретної експертизи – встановлення природи співпадінь і розбіжностей однойменних ознак сфотографованих осіб, яких спостерігають на порівнювальних зображеннях.

Співпадіння на фотознімках окремих ознак чи їх сукупності може обумовлюватися наступними обставинами:

1) на фотознімках зображена одна й та ж особа;

2) загальною типологічною схожістю зовнішності сфотографованих осіб, родинною чи випадковою схожістю певної сукупності ознак та особливих прикмет різних осіб;

3) наявним уявним (імовірним) співпадінням ознак різних осіб, утвореними на фотозображенні унаслідок різних умов фотографування.

У багатьох випадках часткове співпадіння на фотознімках зовнішності різних осіб, може виникати за рахунок поєднання двох зазначених обставин.

Співпадаючі ознаки зовнішності людини, що виявленні під час порівняння, повинні утворювати сукупність індивідуалізуючих зовнішній вигляд елементів та ознак.

Ступінь індивідуальності визначається за ступенем відхилення їх від однакових ознак середнього значення – норми для популяції, до якої належить людина, яка ототожнюється, за їх зв'язком з іншими ознаками, їх взаєморозташуванням і ступенем поширеності, частотою зустрічаємості та унікальності таких ознак.

Розбіжності, що спостерігаються на фотознімках, можуть бути обумовлені:

1) зображенням на фотознімках різних осіб;

2) зміною зовнішності однієї й тієї ж особи, віковими змінами окремих ознак, змінами, що виникли унаслідок операції, травм, використання косметичних засобів, застосування навмисного маскування зовнішності;

3) викривленням ознак зовнішності людини унаслідок умов фотографування та виготовлення фотознімків, застосування різних технічних засобів, різного ракурсу зйомки, різного освітлення, ретуші тощо.

Портретна експертиза поділяється на види:

1) дослідження людини за її фотозображенням, виготовленим із розривом у часі;

2) дослідження людини за ретушованими фотозображеннями;

3) дослідження людини, зовнішність якої змінена, за фотозображеннями;

4) дослідження трупа людини за її фотозображенням;

5) портретна експертиза зображень людини у творах мистецтва;

6) портретна експертиза зображень людини для оформлення різної продукції.

Кожен рід судової експертизи має свій особливий зміст таких категорій як предмет, об'єкт, мета і завдання експертизи. Словник основних термінів портретної експертизи визначає її предмет, як «діагностика і встановлення тотожності за портретним зображенням» [113, с. 22]. Таке лаконічне визначення не відображає змістовного аспекту проблем, пов'язаних із отриманням нової інформації під час розслідування правопорушень.

Предметом судово-портретної експертизи є фактичні дані про зовнішність людини, що встановлюються, оцінюються експертом за допомогою спеціальних знань, технічних засобів, методів і методик дослідження, й мають значення для провадження і розгляду справ судом.

Виходячи із положень теорії судової експертизи, узагальнивши запропоновані визначення, слід зазначити, що діяльність судового експерта спрямована на виявлення ознак об'єктів експертизи та їх співвідношення з іншими комплексами ознак аналогічних об'єктів.

Об'єктами портретної експертизи є відображення зовнішності людини, яке слід розглядати як складну систему, що утворена із трьох елементів.

Перший елемент – це «джерело інформації про факти», наявність якого слід встановити у процесі дослідження.

Другим елементом є «матеріальний носій інформації про факти».

Третій елемент – це «механізми передачі інформації від джерела до носія».

Знання закономірностей способу трансляції інформації дозволяє оцінити повноту, визначеність і адекватність об'єкта дослідження.

Об'єктами портретної експертизи є об'єктивні джерела інформації, фото, відеозображення живих осіб і трупів, прижиттєві рентгенограми голови, череп трупа невідомої людини, посмертні маски, скульптурні та графічні портрети, мальовані і композиційні портрети, іконографічні матеріали, «живописні портрети».

Незважаючи на те, що посмертні маски, скульптурні і графічні портрети, отримані за методом пластичної та графічної реконструкції, а також мальовані портрети мають певні обмеження, обумовлені особливостями відображення елементів зовнішності, вони можуть бути об'єктами дослідження для оперативної та іншої мети.

Мета проведення експертизи визначається слідчо-експертною ситуацією, в якій виникла необхідність встановлення властивостей і ознак або тотожність конкретної людини, її зв'язку із певною подією. Портретна експертиза призначається з метою розшуку невідомих правопорушників, запідозрених осіб, свідків, шляхом їх ототожнення із портретом відомої людини; ототожнення загиблого або померлого за невпізнаними трупами; вставлення факту тотожності людини за фотознімком документів, що засвідчує особу власника. Власне мета експертизи не обмежується тільки ототожненням людини та її зовнішністю. Завдяки експертизі визначаються біологічні і демографічні властивості людини за портретними зображеннями.

Метою експертизи обумовлюється зміст її завдань, що полягають у вирішенні питань, висновки за якими мають доказове значення для досудового розслідування і судового розгляду.

Завданнями портретної експертизи, визначеними у наказі Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5 «Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень» [100], є ідентифікація особи (трупа) за фотознімками (фотокарткою), негативом, кінострічкою.

Експертне завдання визначається предметом експертизи і можливостями її об'єкта. З урахуванням цього, розрізняють дві великі категорії завдань: 1) ідентифікаційні; 2) діагностичні.

У рамках діагностичних завдань, зазвичай визначається придатність матеріалу для наступної ідентифікації, встановлення антропологічного типу, а також вирішення питання встановлення статі і віку зафіксованих на зображеннях осіб.

Відносно портретних експертиз, діагностичні дослідження є: 1) змістом попередньої стадії дослідження об'єктів, стосовно яких вирішується ідентифікаційне завдання, коли відсутні порівняльні матеріали; 2) змістом самостійного дослідження об'єктів, з метою отримання орієнтуючої, розшукової інформації.

Вирішення ідентифікаційних завдань спрямоване на ототожнення осіб зображених на фотознімках і відеокдрах. Прийнято вважати, що за допомогою портретної експертизи вирішуються, головним чином, ідентифікаційні завдання. За суттю такі завдання розрізняються у конкретних дослідженнях лише формулюванням питань, що поставлені на вирішення у залежності від обставин провадження, і в основному від стану ідентифікуемого, і виду ідентифікуючого об'єктів.

Кожне із діагностичних і ідентифікаційних завдань може бути самостійним або проміжним. Самостійність завдання визначається, насамперед, у документі про призначення портретної експертизи, проміжні завдання можуть бути частиною методики дослідження.

Зазвичай, значну кількість проміжних завдань доводиться вирішувати під час проведення багатооб'єктних досліджень, складність вирішення яких пов'язана зі значним впливом їх висновків на кінцевий результат.

До передумов достовірності ідентифікації за ознаками зовнішності слід віднести індивідуальність, відносну стійкість, закономірність змін зовнішніх рис людини. Визначеність, адекватність, повнота, рефлекторність відносяться до властивостей сприйняття, що забезпечує об'єктивізацію процесу експертного дослідження.

Практика виробила алгоритм проведення портретної експертизи, що включає такі стадії:

- 1) попереднє дослідження;
- 2) роздільне дослідження;
- 3) експертний експеримент;
- 4) порівняльне дослідження;
- 5) оцінка результатів проведеного дослідження;
- 6) формулювання висновків;
- 7) оформлення результатів експертного дослідження [74, с. 17-18].

На стадії попереднього дослідження вирішуються такі завдання:

- з'ясування мети дослідження;
- оцінка наданих матеріалів з точки зору їх достатності для вирішення поставлених питань;
- формулювання загальної уяви про об'єкти дослідження, явища, події, їх ознаки;

- побудова гіпотез;
- планування експертного дослідження.

Шляхи вирішення цих завдань:

- ознайомлення з наданими матеріалами;
- встановлення виду експертизи;
- вивчення поставлених питань;
- фіксування зовнішнього виду упакування об'єктів дослідження;
- відповідність об'єктів наданих на дослідження, переліку у постанові про призначення експертизи;
- визначення необхідного комплексу методів і засобів подальшого дослідження, послідовність їх застосування для вирішення поставлених завдань;
- встановлення обставин, що можуть виявитися важливими для характеристики об'єктів, умови відображення зовнішності на портретах, якість об'єктів, їх співставність;
- за необхідності клопотання про надання додаткових матеріалів і інформації, формулювання вимог стосовно додаткових зразків.

У ході роздільного дослідження вирішуються такі завдання:

- усебічне і повне вивчення загальних і окремих ознак досліджуваних об'єктів;
- формулювання проміжних висновків про придатність об'єктів для ідентифікації особи;
- складання таблиць розроблень.

Шляхами вирішення завдань на цій стадії є:

- вивчення виявлених загальних елементів зовнішності кожного із об'єктів дослідження;
- визначення ознак елементів зовнішності, що можуть бути використані з метою ідентифікації;
- оцінка кожної виявленої ознаки, індивідуальності та частоти зустрічаємості;
- складання робочої таблиці-розроблення із характеристикою об'єктів, що досліджуються;
- складання робочої таблиці-розроблення з виявленими ознаками елементів зовнішності, їх описом і зазначенням ідентифікаційної значущості.

На стадії експертного експерименту вирішуються такі основні завдання:

- виявлення причинного зв'язку між певним явищем, процесами;
- отримання зразків для порівняльного дослідження.

Шляхами вирішення цих завдань є такі:

- відтворення певних умов, максимально наближених до тих, за яких відбувалося формування досліджуваних об'єктів;
- перевірка експертних версій, що виникли на попередній стадії дослідження, отримання даних необхідних для відповіді на поставлені питання;
- ілюстрація результатів проведеного експерименту;
- оцінка результатів експерименту з точки зору індивідуальності та стійкості відображення виявлених ознак досліджуваних об'єктів;

– формулювання попередніх висновків.

Експертний експеримент проводиться з метою вивчення і моделювання факторів, що впливають на відображення ознак зовнішності на різних носіях інформації. Це, наприклад, дає змогу об'єктивно зіставляти обличчя і осіб, зображених на фотознімках, виконаних за різних умов.

На стадії порівняльного дослідження вирішуються такі завдання:

– порівнюються ознаки зовнішності, виявлені на роздільній стадії дослідження;

– встановлюється збіг (співпадіння) чи розбіжність однотипних ознак зовнішності осіб, які порівнюються.

Шляхами вирішення цих завдань є:

– порівняння встановлених загальних ознак об'єктів дослідження;

– порівняння окремих ознак об'єктів дослідження;

– формулювання проміжного висновку;

– ілюстрація результатів порівняльного дослідження.

Порівняльне дослідження проводиться у такій послідовності:

1) зіставлення усіх якісних характеристик зовнішності, виділених на досліджуваних фотознімках;

2) встановлення розбіжностей, що спостерігаються на порівнюваних портретах із поясненням їх причин;

3) встановлення збігів ідентифікаційних ознак і оцінка їх ймовірності.

На стадії оцінки результатів проведеного дослідження та формулювання висновків вирішуються такі завдання:

– комплексна оцінка результатів проведеного експертного дослідження, наукове обґрунтування встановлених ознак, що збігаються, та ознак, які відрізняються.

Шляхом вирішення завдань на цій стадії є визначення стійкості та індивідуальності виявлених ознак.

Індивідуалізація зовнішнього вигляду полягає у:

– вирішенні питання чи є індивідуальним комплекс ознак, що збігаються;

– визначенні суттєвості комплексу ознак, що збігаються і відрізняються, їх значущості для висновку про наявність чи відсутність тотожності;

– оцінці результатів проведеного дослідження, яка ґрунтується на усебічному, повному й об'єктивному науковому аналізі усіх ідентифікаційних ознак.

Оцінка кожної ознаки зовнішнього вигляду людини виконується на стадії роздільного дослідження та здійснюється на підставі вирішення таких питань:

Чи не є розбіжність ознак їх видозміною чи викривленням, обумовленими різними умовами формування та відображення ознак?

Чи не є розбіжність результатом недостатньої кількості наданих на дослідження зразків?

Чи утворюють ознаки, що збігаються, достатню для індивідуалізації порівнюваних об'єктів сукупність?

Чи є розбіжності стійкими і суттєвими, чи достатньо їх для висновку про відсутність тотожності?

Який комплекс ознак є найбільш суттєвим?

На підставі оцінки результатів проведеного порівняльного дослідження експерт формулює один із таких висновків:

- категоричний висновок (категоричний позитивний, категоричний негативний);
- імовірний висновок (імовірний позитивний, імовірний негативний);
- висновок про неможливість вирішення питання щодо тотожності формулюють у випадках, коли немає можливості встановити якість ознак, що збігаються та різняться, насамперед, стійкість ознак, які різняться, й індивідуальність ознак, які збігаються, та їх відображень.

У такому висновку обов'язково зазначають причини, через які не вдалося відповісти на поставлені питання, а саме: низька якість наданих об'єктів; недостатність ознак, що відобразилися; неможливість проведення порівняльного дослідження через відсутність зразків, а також їх низьку якість; ненадання на письмовий запит експерта додаткових зразків для вирішення поставлених питань.

На стадії оформлення результатів експертного дослідження вирішується таке завдання: оформлення результатів проведеного дослідження висновком експерта.

Шляхами вирішення завдання на цій стадії є:

- складання висновку експерта згідно до результатів проведеного дослідження, відповідно до встановленої структури й змісту;

- виготовлення ілюстративного матеріалу до висновку експерта, який містить такі зображення: упакування об'єктів, наданих на дослідження; зовнішній вигляд таких об'єктів; ілюстрація методів дослідження з розміткою ознак.

Проведення портретної експертизи і формулювання висновків характеризується значним суб'єктивізмом, саме тому особливого значення під час її проведення надається методиці проведення такої експертизи.

Для вирішення поставлених завдань експерти використовують різноманітні методи дослідження, що базуються на новітніх досягненнях науки і техніки. Вибір методів портретного дослідження у кожному конкретному випадку обумовлюється умовами і якістю наданих на дослідження об'єктів, а також можливостями самого методу.

У судовій габітології та експертології методи портретної експертизи поділяють на три великі групи: 1) загальні методи; 2) загальнонаукові методи; 3) спеціальні методи [74, с. 12-15].

До загальних методів відносять: категорії та закони діалектичної логіки; формально-логічні методи (аналіз, синтез, узагальнення, індукція, дедукція, гіпотеза, аналогія).

Загальнонауковими методами вважаються: спостереження, вимірювання, опис, порівняння, експеримент.

Серед спеціальних методів виділяють: зіставлення, суміщення, накладання, полігональний репераж.

Метод зіставлення полягає у тому, що два об'єкта розміщуються в одному полі зору і одночасно порівнюються.

До групи методів зіставлення включають:

1) метод візуального зіставлення (ґрунтується на сприйнятті експертом однотипових ознак зовнішності, виявленні їх збігів та розбіжностей);

2) метод зіставлення із використанням «масок» (основна увага при використанні методу акцентується на найбільш значущих для ідентифікації елементах зовнішності та їх ознаках, із подальшим виділенням на фотокартках однотипних зон обличчя; маски можуть бути у вигляді будь-якої геометричної фігури (прямокутник, трикутник, овал тощо), а інша частина фотопортрету маскується);

3) метод зіставлення за допомогою координатної сітки (на одномасштабне зображення накладають координатну сітку; метод призначений для більш точного визначення збігів або розбіжностей розмірів голови у цілому, а також розмірів взаємного розташування окремих елементів; розрізняють три прийоми застосування координатної сітки: а) розкреслення зображення особи на масштабних фоторепродукціях; б) друкування сітки у фоторепродукції із задалегідь підготовленого діапозитиву або шаблону; в) накладання на фоторепродукцію прозорих діапозитивів із зображенням і розміткою сітки;

4) метод зіставлення відносних величин (при такому дослідженні за вихідні дані беруть умовні точки парних елементів обличчя (точки зіниць, відстань між зовнішніми кутами очей, точки кутів рота тощо); при цьому на фотопортретах потрібно обрати як мінімум три абсолютних величини, де кожен відрізок вимірюється з точністю до 0,5 мм, а далі він уявно поділяється попарно з точністю до 0,01 мм, більшу відносну величину на меншу, якщо отримана різниця рівняється нулю, або не перевищує відхилення $\pm 0,05$ мм, то вважається, що на фотознімках зображено одну й ту ж людину, якщо перевищує відхилення – то це різні люди);

5) метод зіставлення на біологічну асиметрію (застосовується тільки до фотоанфасних портретів для встановлення збігу або розбіжності, характеру і ступеня асиметрії порівнюваних обличч; враховуючи, що обличчя людини є асиметричним, то комбінуючи однотипні половинки можна відслідкувати збіг або розбіжність біологічної асиметрії фотопортретів осіб, що є важливим доказом тотожності або відмінності);

6) метод зіставлення за допомогою аплікації (застосовується у разі порівняння фотопортретів, на одному з яких особа має бороду, вуса, іншу зачіску; з метою приведення фотопортретів до одного ракурсу з масштабної фоторепродукції вирізається той елемент зовнішності, який відсутній на іншому фотопортреті і додається до нього).

Суміщення полягає у тому, що порівнювані об'єкти розміщуються в одній площині, і переміщуються відносно один одного у цій площині до тих пір, поки контури одного об'єкта не співпадають за формою, розміром, положенням з такими ж ознаками другого об'єкта.

До групи методів суміщення відносять такі:

1) метод суміщення зображень, розрізаних за прямою вертикальною лінією (застосовується тоді, коли порівнювані особи зображені в однаковому ракурсі);

2) метод суміщення зображень, розрізаних за ламаною (зигзагоподібною) лінією (застосовується у разі дослідження одноракурсних фотознімків людини, а також фотознімків із незначними відмінностями положення голови).

Метод накладання може бути використаний, якщо зображення співпадають за проекцією та розмірами, він полягає у накладанні одного зображення на інше і виконується таким чином, щоб кожна пара порівнюваних частин зображень обличчя накривала одна одну.

Для аналізу збігу чи розбіжностей місця розміщення однотипних точок, розміру, форми, контурів та інших ознак елементів зовнішності, одне або обидва зображення, що порівнюються, виготовляють на прозорій основі.

Накладання зображень дає змогу повно і об'єктивно зафіксувати збіг або розбіжність усіх ознак зовнішності. Накладання здійснюється двома основними шляхами:

1) накладання-додавання (під час збігу посилюється контраст однотипних елементів; при цьому розбіжності видно не чітко);

2) накладання-віднімання (накладається позитивне зображення однієї особи на негативне іншої, виділяються ознаки, що різняться формою, розміром, контуром; збіг чи розбіжності при цьому виявляються за ступенем злиття чи розходження точок).

Метод полігонального реперажу полягає у тому, що ознаки на фотознімках спеціально графічно розмічаються. Полігональний репераж є з'єднанням ліній однойменних пунктів двох, розташованих на одній осі, зображень об'єктів. Метод використовується при будь-яких положеннях голови порівнюваної людини, з однаковим за проекцією зображенням, за допомогою якого перевіряється ця людина.

Різновидами методу полігонального реперажу є: а) порівняння горизонтально розташованих елементів і їх ознак за визначеними антропологічними точками, на однакових частинах зображення; б) порівняння вертикально розташованих елементів і їх ознак, за визначеними антропологічними точками, на однакових частинах зображення.

У кожному конкретному випадку при проведенні портретного дослідження експерт обирає методи порівняння, що дають змогу у повному обсязі дослідити усі ознаки. Методикою портретної експертизи не виключається застосування усіх перерахованих методів для оцінки ознак, що збігаються, та ознак, що різняться. Їх застосування у сукупності гарантує повне, достовірне і об'єктивне дослідження, надання обґрунтованого висновку про наявність або відсутність тотожності порівнюваних осіб.

2.7 Терміни та їх визначення

адаптація зовнішності людини – пристосування будови та функцій організму людини до умов зовнішнього середовища;

алгоритм вирішення завдання портретної експертизи (послідовність вирішення експертного завдання) – припис або рекомендація судовому експерту, що регламентує зміст і порядок його дій у послідовності, яка забезпечує за певних умов, вирішення експертного завдання у відповідності до методики портретної ідентифікації людини;

аномалія (вада зовнішності людини) – особлива ознака зовнішності людини, аномалія та природжені вади у розвитку організму людини уважаються відхиленням від нормального, звичного стану та структури;

антропометричні точки (точки антропометричні) – умовні позначки на зображенні елемента зовнішності людини, відстань між якими використовують для вимірювання частин тіла, елементів, деталей, під час проведення портретної експертизи;

антропометрія – вимірювання анатомічних та фізіологічних особливостей людини, метод дослідження у антропології, що базується на вимірюванні частин людського тіла, і використовується для вирішення питань щодо розвитку організму, визначення віку, статевої зрілості, статі за кістками розчленованих трупів;

анфас (вид з переду людини) – вид зовнішності людини прямо, спереду, у положенні обличчя до спостерігача;

артефакти зображень; дефект зображення – фотографічна якість зображення зовнішності людини, дефекти зображення, що виникають на різних етапах процесу отримання і відтворення зображень;

артикуляція – функціональний елемент зовнішності людини, положення губ під час мовлення звуків, рух губ під час відтворення звуків мови;

асиметрія – ознака елемента зовнішності людини, що є різницею загальних розмірів, форм, контурів, порівнюваних частин обличчя тіла тощо;

астенік (астенічна людина) – людина з довгою та вузькою грудною клітиною, довгою шиєю, худорлява, із слабо розвиненими м'язами;

атрофія (атрофічна людина) – зменшення маси та обсягу органу або тканини людини, що супроводжується послабленням або припиненням їхніх функцій; ґрунтується на розладі живлення тканин, що призводить до поступового зменшення тіла людини;

біометричні технології – автоматичні або автоматизовані методи розпізнавання зовнішності людини за її біологічними характеристиками;

величина – ознака елемента зовнішності людини, кількісна характеристика елемента, деталі, що виражається не в абсолютних величинах, а у відносних, порівняно із елементом, що знаходиться поруч;

величина брів – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, яка визначається за співвідношенням довжини та ширини брів;

величина носа – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, ознака, що визначається сумарно за висотою виступання і шириною носа;

величина рота – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, ознака, що визначається сумарно за загальною шириною кайми губ і довжиною ротової щілини;

величина вушної раковини – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, ознака, що визначається сумарно співвідношенням розміру вушної раковини відносно інших частин обличчя;

віймка міжкозелкової вушної раковини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, проміжок між козелком і протикозелком;

випадковий елемент зовнішності – елемент зовнішності людини, що відноситься до необов'язкових, який є у зовнішньому вигляді людини і може виникати у зв'язку із індивідуальними особливостями розвитку її організму (родимі плями, горбинки на вушних раковинах тощо);

вираз ніздрів – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, контур нижніх країв крил носа;

вираз обличчя – функціональний елемент зовнішності людини, звичний або незвичний стан рис її обличчя, який постійно виникає під впливом емоцій людини, проявляється у зміні форми, розмірів і відносного положення окремих рис її зовнішності, а також утворенні, посиленні або зникненні ямок, складок, зморшок обличчя тощо;

виразні рухи – функціональний елемент зовнішності людини, об'єктивізація її емоцій, прояв психічних станів у міміці (виразі обличчя) та пантоміміці (рухах тіла, поставі, ході та жестах);

виразність елемента зовнішності – похідна ознака елемента зовнішності людини, що використовується для його вивчення у випадку коли є конкретне і усталене уявлення про норму даного елемента;

висота брів – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, висота розташування центральної частини брові над умовною горизонтальною лінією, що поєднує кути очей;

висота верхньої губи – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, відстань від підносової точки до верхнього краю кайми губ або до ротової щілини;

висота лобної частини – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між умовними горизонтальними площинами, що проходять через верхньолобну і верхньоносову точки обличчя;

висота носа – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, визначається у профіль, відстань від початку перенісся до горизонталі, що проходить через місце кріплення носа до щоки;

висота носової частини обличчя – ознака частини обличчя людини, відстань між умовними горизонтальними площинами, що проходять через верхню носову і підносову точки обличчя;

висота обличчя загальна (загальна висота обличчя) – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між рівнями, на яких знаходиться верхня лобна і підборідна точки;

висота обличчя окрема (окрема висота обличчя) – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між умовними горизонтальними площинами, що проходить через верхньолобну і підборідну точку обличчя;

висота підборіддя – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між підротовою складкою і крайньої нижньої точкою підборіддя;

висота ротової частини – ознака частини обличчя людини, відстань між умовними горизонтальними площинами, що проходять через підносову і підборідну точки обличчя;

висота спинки носа – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, визначається у профіль за її відносним виступом над прилеглою поверхнею щоки;

виступ носа – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, визначається у профіль, відстанню від місця примикання вільного краю крила носа до щоки до найбільш виступаючої частини кінчика носа;

виступ підборіддя – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, положення підборіддя відносно умовної вертикальної лінії, проведеної через точку найбільшої глибини підротової впадини;

вихідні дані портретної експертизи – відомості про обставини певної події, властивості, ознаки, деталі, елементи зовнішності людини, що вже встановлені при розслідуванні правопорушення і зосереджені у процесуальному документі та додатках до нього, а також науково-технічні, довідкові дані, що використовуються судовим експертом для проведення портретного дослідження та формулювання висновку;

відстовбурченість вушних раковин – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відстань зовнішніх країв вушних раковин від поверхні, що прилягає до ділянки голови;

відсутність – ознака елемента зовнішності людини, яка має значення для встановлення необхідного природнього елемента зовнішності;

вік – загальнофізичний елемент зовнішності людини, характеристика життєвого циклу організму, яка відображає зріст, розвиток та старіння, тобто його біологічну еволюцію, період часу від народження організму до теперішнього або іншого моменту;

вік біологічний (біологічний вік) – анатоμο-фізіологічна характеристика стану організму людини, яка може не збігатися з хронологічним віком, випереджати або відставати від нього;

вік дорослої людини – певний період життя дорослої людини, який має свої анатоμο-фізіологічні особливості, розрізняють 4 періоди: перший – юнацький (від 17 до 21 року чоловіки, від 16 до 20 років жінки); другий – зрілий вік (від 21 до 60 років чоловіки, від 20 до 55 жінки), третій – літній вік (від 55-60 до 75 років чоловіки та жінки), четвертий – старечий (після 75 років чоловіки та жінки);

вік хронологічний (хронологічний вік) – період від народження людини до моменту обчислення її віку (вік паспортний, вік календарний);

властивість зовнішності – індивідуальність, відносна стійкість, рефлекторність деталей елементів зовнішності людини;

внутрішні пропорції елемента зовнішності – ознака елемента зовнішності людини, співвідношення розмірних характеристик деталей самого елемента зовнішності;
впізнання (упізнання) – психологічний акт, полягає в осмисленні зовнішності людини;

встановлення людини – багатоаспектна діяльність суб'єктів правозастосування, здійснювана з метою вирішення завдання достовірного виявлення та доведення, що саме ця людина причетна до тих чи інших ситуацій, що вивчаються цими суб'єктами; серед таких ситуацій: розслідування кримінальних правопорушень, вирішення цивільно-правових спорів, пов'язаних із встановленням особи, розгляд адміністративних правопорушень;

встановлення прижиттєвого вигляду людини (атрибуція трупа) – процедура приведення обличчя померлої (загиблої) людини до прижиттєвого вигляду, шляхом проведення туалету трупа чи реконструкції обличчя за черепом;

вузол координатної сітки – точка перетину ліній координатної сітки;

вушна раковина – анатомічний елемент зовнішності людини, частина слухового аналізатора, що утворена еластичним хрящем, покритим шкірою;

головка брови – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, найближчий до середини обличчя кінець брови;

групові ознаки зовнішності людини – ознаки, що характеризують загальну будову елементів зовнішності людини, її статеву, вікову, антропологічну приналежність;

деталь елемента зовнішності – складова частина елемента зовнішності людини, будова елемента зовнішності;

дефект елемента зовнішності – вада, хиба, недолік, ушкодження, пошкодження елемента, деталі, частини тіла, кінцівок людини;

деформація тіла – особлива ознака тіла людини, зміна розмірів та форми тіла під дією зовнішніх факторів (сил), один із механізмів травми (відрив, згинання, стиснення, зсуву, скручування);

дикція – функціональний елемент зовнішності людини, ступінь точності (чіткості) вимовляння звуків відповідно до фонетичних норм мови (фонем та морфем, слів та фраз), визначає розбірливість мови і, отже, її розуміння іншими людьми, залежить від ступеня натренованості активних органів мовлення (губ, язика, нижньої щелепи);

ділянка обличчя (ділянка на обличчі) – умовно виділена зона поверхні тіла людини на голові, виділяють такі ділянки обличчя: носова, ротова, підборідна, очноямкова, підочноямкова, щічна, вилична, привушно-жувальна;

ділянка тіла людини (ділянка на тілі людини) – умовно виділена зона поверхні тіла людини, поділяють ділянки на парні та непарні;

ділянка тіла людини на голові (ділянка на голові) – умовно виділена зона поверхні тіла людини на голові, виділяють такі ділянки: лобова, тім'яна, потилична, скронева, підскронева; ділянка обличчя;

ділянка тіла людини на животі (ділянка на животі) – умовно виділена зона тіла людини на животі, виділяють такі ділянки: підреберна (права та ліва), надчеревна, бічна (права та ліва), пупкова, пахвинна (права та ліва), лобкова;

ділянка тіла людини на нижній кінцівці (ділянка на нижній кінцівці) – умовно виділена зона поверхні людини на нижній кінцівці, виділяють такі ділянки: сіднична, передня стегна, стегновий трикутник, задня стегна, передня колінна, задня колінна, підколінна ямка, передня гомілки, задня гомілки, п'яткова, тил стопи, підошва стопи;

ділянка тіла людини на спині (ділянка на спині) – умовно виділена зона поверхні тіла людини на спині, виділяють такі ділянки: хребтова, крижова, лопаткова, підлопаткова, поперекова, промежинна, в останній розрізняють відхідникову і сечово-статеву ділянки;

ділянка тіла людини на шиї (ділянка на шиї) – умовно-виділена зона поверхні тіла людини на шиї, виділяють такі ділянки: передня, підщелепний трикутник, сонний трикутник, груднинно-ключично-соскоподібна, мала надключична ямка, бічна, лопатково-ключичний трикутник, пахвова, пахвова ямка;

довжина брови – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між крайніми точками головки і хвоста брови;

довжина елемента – ознака елемента зовнішності людини, протяжність лінії, площини, тіла тощо, між двома найвіддаленішими точками, тривалість, довгочасність;

довжина ротової щілини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між кутами рота, що вимірюється умовною горизонтальною лінією;

довжина спинки носа – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, відстань від точки перенісся до країв точки кінчиків носа, оцінюється відносно розмірів інших елементів обличчя;

довжина тіла – ознака тіла людини, один із антропометричних показників, що характеризує довжину тіла людини у положенні стоячи, від підошви до найвищої точки голови – тім'яної ділянки;

довільний опис зовнішності людини (довільний опис людини зі слів свідка) – опис людини, даний свідком-очевидцем у словах і висловлюваннях, що використовують у повсякденній мові;

дуги надбрівні – анатомічний елемент зовнішності людини, випуклі валикоподібні виступи, що покриті волосяним покривом, визначаються ступенем виразності, який характеризується межами виступання вперед і протяжністю у боки;

експертиза комплексна щодо ототожнення людини за ознаками зовнішності (комплексна експертиза за ознаками зовнішності людини) – призначається, якщо надані на дослідження ідентифікуючі об'єкти вимагають спеціальних знань в області фотографії, рентгенографії, відеозйомки, судової медицини, патологічної анатомії тощо;

елемент зовнішності – будь-яка виділена для вивчення і спостереження анатомічна одиниця тіла людини, прояв функцій її організму, наявний на людині одяг, предмети та речі, що вона носить при собі;

елемента зовнішності величина (величина елемента зовнішності людини) – ознака елемента зовнішності людини, розмір елемента зовнішності, зокрема: його висота, ширина, глибина, довжина, внутрішні та зовнішні пропорції;

елементи зовнішності анатомічні (анатомічні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів, елементи зовнішньої будови тіла людини, її частин та покривів;

елементи зовнішності випадкові (випадкові елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, елементи зовнішності випадкового походження;

елементи зовнішності власні (власні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, елементи зовнішності, що невід’ємно їй належать з народження;

елементи зовнішності загальні (загальні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, найбільші помітні її елементи зовнішності;

елементи зовнішності загальнофізичні (загальнофізичні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, які відображають її стать, вік, антропологічний тип, статуру, фізичний стан, виражаються через анатомічні, функціональні та супутні елементи зовнішності;

елементи зовнішності необхідні (необхідні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, анатомічний елемент притаманний представникам певної групи людей (наприклад, епікантус – характерний для представників монголоїдної раси);

елементи зовнішності окремі (окремі елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, деталі, складові деталі загальних елементів її зовнішності;

елементи зовнішності патологічні (патологічні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, порушення нормального розвитку та будови елементів її зовнішності;

елементи зовнішності постійні (постійні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, елементи властиві протягом усього життя людини, при її нормальному розвитку, однак він може бути втрачений, травмований;

елементи зовнішності природні (природні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, елементи, притаманні людині від народження, зокрема й ті, що з’явилися у неї з віком (зморшки, складки шкіри тощо);

елементи зовнішності супутні (супутні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, предмети або частини її одягу, дрібні носильні речі та предмети або їх частини;

елементи зовнішності тимчасові (тимчасові елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, елементи її зовнішності, які можуть виникати та зникати;

елементи зовнішності функціональні (функціональні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, прояв функцій її організму, що забезпечують певні сторони життєдіяльності та

взаємодію із середовищем (постава, хода, жестикуляція, міміка, мова, манери, поведінка, звичаї тощо);

елементи зовнішності штучні (штучні елементи зовнішності) – класифікаційна підстава поділу елементів зовнішності людини, що проявляється як наслідок свідомої або мимовільної зміною людиною своєї зовнішності (косметичне оформлення зовнішності, перука, накладні вуса, накладні вії, намальовані брови тощо);

епікантус – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, шкірна складка, яка йде від верхньої повіки, що прикриває частково або повністю внутрішній кут ока;

жест – функціональний елемент зовнішності людини, рух (дія) людського тіла або його частини для вираження емоції чи інформації замість розмови, або під час розмови; має певне значення або сенс, тобто є знаком або символом, розрізняють регулівні (кивки, зміна пози), пошукові (передують вербальному повідомленню), ілюстративні (жести наголоси) тощо;

жестикуляція – функціональний елемент зовнішності людини, рухи голови, плечей, кінцівок, найбільш характерні для даної людини, якими вона зазвичай супроводжує свою мову, спілкуючись з іншими людьми;

завиток вушної раковини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, вільний край вушної раковини, що має вигляд закрученого валика;

зачіска – елемент зовнішності, спосіб стрижки та укладання волосся;

збігання ознак – повна відповідність окремих ознак зовнішності людини за певними параметрами: просторовими, часовими, анатомічними, функціональними тощо;

звична поза людини (осанка) – функціональний елемент зовнішності людини, природне положення прийняте тілом, положення її голови, кінцівок по відношенню один до одного;

зіставлення ознак зовнішності людини – технічний прийом методів порівняння у портретній експертизі, коли два зображення зовнішності людини розміщують в одному полі зору, а експерт застосовує різноманітні процедури і візуально сприймає однотипні ознаки зовнішності встановлюючи їх збіг або розбіжності (зіставлення за допомогою аплікації, зіставлення із застосуванням «масок», зіставлення відносних величин);

значний розрив у часі – ідентифікаційний період за який сталися суттєві зміни у зовнішності людини, оскільки такі зміни відбуваються зі зміною вікових періодів її розвитку, то саме ці періоди і вважають об'єктивними критеріями значного розриву у часі; значним розривом у часі є відрізок часу межі якого або збігаються з початком і закінченням певного вікового періоду або перебувають у різних вікових періодах;

зображення людини – графічне відображення людини, на будь-якому матеріальному носії;

зображення людини об'єктивне (об'єктивне зображення людини) – зображення обличчя, фігури людини, безпосереднім людським уявленням про зовнішній вигляд відображеного;

зображення людини суб'єктивне (суб'єктивне зображення людини) – зображення обличчя, фігури людини, виготовлене на основі, і у відповідності з уявленнями про зовнішність певної людини;

зовнішні пропорції людини – ознака елемента зовнішності людини, співвідношення розмірних характеристик одного елемента до розмірів іншого;

зовнішність людини – сукупність частин тіла людини, елементів, деталей і їх характерних ознак, які обумовлені особливостями анатомічної будови і функціями організму, а також предмети одягу, що знаходяться на людині або речі, які вона носить при собі, що створюють єдиний індивідуально визначений об'єкт;

зразки портретної експертизи вільні (вільні зразки портретної експертизи) – об'єкти портретної експертизи, зображення людини виготовлені не у зв'язку з необхідністю портретної ідентифікації (фотопортрети аматорські, художні, документальні, кадри кінохроніки, відеозапис, рентгенознімки тощо);

зразки портретної експертизи експериментальні (експериментальні зразки портретної експертизи) – об'єкти портретної експертизи, зображення людини виготовлені спеціально у відповідності з умовами необхідними для даної експертизи (сигналітичні фотознімки, фоторепродукції, фотознімки за завданням експерта, маски, зліпки, реконструкція по черепу тощо);

ідентифікаційна ознака – властивість ознаки, яка не обумовлена приналежністю до групових властивостей людини, і є крайнім вираженням характеристик елементів, не властивих для даної групи, є аномальним або вродженим відхиленням від нормального анатомічного розвитку організму;

ідентифікація людини – встановлення конкретної людини, якій притаманний індивідуально неповторний комплекс вроджених та набутих анатомічних, функціональних, генетичних та психічних властивостей, що називають ознаками людини;

ідентичність зовнішності людини – наявність у об'єкта дослідження портретної експертизи неповторної сукупності стійких ознак, що відрізняють його від інших, зокрема й від подібних до нього;

кайма губ – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, зовнішня, офарбована, слизова частина губ;

каліцтво – особлива ознака зовнішності людини, порок розвитку людини, який спотворює частину тіла або усе тіло, помітний уже під час зовнішнього її огляду, і вважається особовою прикметою;

кількість – ознака елемента зовнішності людини, яка характеризується однойменними елементами зовнішності, кількість яких не постійна (рубці, шрами, бородавки, родимі плями тощо);

кінчик носа – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, хрящова, найбільш виступаюча частина носа;

козелок – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, хрящовий виступ на щоці перед отвором зовнішнього слухового проходу;

колір – ознака елемента зовнішності людини, яка є спектральною характеристикою елемента і його поверхні (колір одягу та речей, що носить при

собі людина; фарбування та пігментація волосся, очей, шкіри, слизових поверхонь);

колір елемента зовнішності – ознака анатомічного елемента зовнішності, фарбування та пігментація волосся, очей, шкіри, слизових поверхонь;

контур брови – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, умовна лінія, яка проходить по середині або верхньому чи нижньому краї брови;

контур вільного краю підборіддя – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, обрис підборіддя, що визначається у фас;

контур вушної раковини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, обрис утворений зовнішніми краями завитка і мочки вуха;

контур елемента зовнішності – ознака елемента зовнішності людини, зовнішні лінійні межі елемента зовнішності;

контур кайм губ – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, обрис зовнішніх країв кайм губ;

контур лінії росту волосся – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, конфігурація країв меж волоссяного покриву;

контур очної щілини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, обрис змикання країв повік, визначається при відкритих очах;

контур ротової щілини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, лінія змикання країв губ;

контур спинки носа – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, умовна лінія, що з'єднує найбільш виступаючу точку на кінчику носа і найглибшу точку на переніссі, визначається в анфас і профіль;

координатна сітка – сукупність тонких суцільних ліній на досліджуваному фотознімку зовнішності людини, що відповідають певним значенням координат у прямокутній чи полярній системі координат;

крила носа – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, хрящова частина носа яка прикриває носові отвори (ніздрі);

крок координатної сітки – відстань між суцільними лініями координатної сітки у лінійних або кутових одиницях;

кут лобно-носовий – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, вимірюється у профіль лінією, що проходить через міжбровну та верхньоносову точки та лінії спинки носа;

кути очей – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, кути утворені рухомими частинами верхньої та нижньої повік (розрізняють зовнішні кути та внутрішні);

лінія росту волосся – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, крайня межа росту волоссяного покриву;

лінія тіла людини – умовно-анатомічна лінія на тілі людини, виділяють такі лінії: передня-серединна, задня-серединна, соскова (середньо-ключична), пахова, лопаткова, паравертибральна;

літерна цифрова умовна позначка – умовна графічна позначка на фотографічному зображенні людини, що подана комбінацією літер та цифр на ілюстративному матеріалі висновку експерта;

лоб – анатомічний елемент зовнішності людини, верхня частина обличчя, що обмежується лінією росту волосся зверху, гребенем височної частини лобової кістки з боків, верхнім краєм очних ямок і верхньоносовою точкою знизу;

лобові горби – ознака деталей анатомічного елемента зовнішності людини, округлі підвищення, що помітні у верхніх бокових відділах лоба;

локомоція – функціональний елемент зовнішності людини, пересування, різновид руху, сукупність рухів, що забезпечують активне переміщення людини у просторі (повзання, ходьба, біг, лазіння, плавання, політ тощо), обумовлюється характером та рельєфом місцевості, потребує безперервного підтримання людиною рівноваги;

людина – фізична особа, індивідуум у біологічному розумінні, яка характеризується сукупністю ознак, що відображають зовнішню будову її тіла;

малювання уявного образу – спосіб матеріалізації (відтворення) уявного образу, який полягає у графічному відтворенні образу зовнішності людини, що зберігається у пам'яті очевидця;

манери (звички) поведінки – функціональний елемент зовнішності людини, спосіб тримати себе, зовнішні форми поведінки, формуються в процесі життєдіяльності людини і виражаються в одноманітному (зазвичай автоматичному, неконтрольованому) виконанні певних дій (потирання долонь, погладжування голови, вусів, переступання з ноги на ногу, манера прикурювати, вітатись тощо);

маса тіла людини – один із антропометричних показників, який використовується, зокрема, у випадку розрахунку кількості алкоголю перед настанням смерті людини, величини травмальної сили під час дорожньо-транспортної події тощо;

масштаб – відношення довжини лінії на кресленні, плані, карті або на зображенні людини до довжини відповідних ліній у натурі;

міміка – функціональний елемент зовнішності людини, рухи м'язів обличчя, що виражають почуття і психічний стан людини;

мочка – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, нижня частина вушної раковини без хрящової основи;

набряк – яскрава ознака зовнішності людини, надмірне накопичення рідини у тканинах організму людини та серозних порожнинах, що супроводжується збільшенням розміру тканини, порушенням функцій тканин та органів;

накладання зображення зовнішності людини – технічний прийом порівняльних методів портретної експертизи, що полягає у розміщенні одного зображення на іншому, таким чином, щоб відповідні точки, лінії, частини однойменних елементів зображення опинилися в одному місці;

наочність – властивість зовнішності людини, що сприймається зорово;

наявність – похідна ознака, що має значення при вказівці випадкового, непостійного чи штучного елемента зовнішності людини;

непоправне знівечення обличчя – яскрава ознака зовнішності людини, ушкодження обличчя зі значними наочними патологічними змінами;

об'єкт портретної експертизи – об'єктивні джерела інформації про факти (фото, відеозображення зовнішності людини, череп трупа невідомої людини, посмертні маски, скульптурні та графічні портрети, що отримані за методом пластичної та графічної реконструкції тощо), матеріальний носій інформації про факти, механізм передачі інформації від джерела до носія, які досліджує експерт за допомогою спеціальних знань у межах експертування, а також відомості зафіксовані у матеріалах провадження;

обличчя – деталь елемента зовнішності людини, передній відділ голови людини, обмежений зверху краєм волосяного покриття, знизу – нижнім краєм нижньої щелепи, з боків краями гілок нижньої щелепи і основою вušних раковин;

образ зоровий (зоровий образ) – вид уявного образу, уявлення людини про зовнішній вигляд іншої людини;

образ уявний (уявний образ) – відносно стійке уявлення, створене людською свідомістю, під час сприйняття зовнішності людини;

одяг – супутній елемент зовнішності людини, найбільш наглядний елемент, що формує зовнішність людини, серед предметів одягу розрізняють такі його групи: головні убори, верхній одяг, легка одежа, взуття; описуючи відзначають видове найменування (шапка, капелюх, пальто, плащ, костюм тощо), вказують приналежність одягу чоловікові, жінці, дитині тощо;

ознака зовнішності людини – джерело інформації, конкретна характеристика частин тіла, елементів, деталей, зовнішнього вигляду людини в цілому, що сприймається зорово, за допомогою яких можна відрізнити, визначити або віднести людину до певної групи;

ознаки загальнофізичних елементів зовнішності – ознаки статі людини, віку, антропологічного типу, фізичного стану, типу конституції тощо;

ознаки зовнішності вікові; вікові ознаки зовнішності – загальнофізичні ознаки, за допомогою яких характеризуються зміни зовнішності людини, що зумовлені впливом її вікового розвитку;

ознаки зовнішності групові (групові ознаки зовнішності) – ознаки властиві певному типу людей, обумовлені груповими властивостями;

ознаки зовнішності ідентифікаційні (ідентифікаційні ознаки зовнішності) – ознаки, що використовуються при ідентифікації людини: контур, форма, величина, положення, колір, кількість, наявність, ступінь симетрії, ступінь виразності;

ознаки зовнішності окремі (окремі ознаки зовнішності) – ознаки, що характеризують деталі елемента зовнішності людини;

ознаки зовнішності яскраві (яскраві ознаки зовнішності) – класифікаційна підстава поділу ознак зовнішності людини, ознаки, що розташовані на відкритих частинах тіла людини, легко виявляються у звичайних умовах і швидко запам'ятовуються, кидаються в очі (великі вуха, низький зріст, велика голова, велика ротова частина обличчя, таврування, татуювання, шрамування, пірсинг тощо);

опис уявного образу – спосіб відтворення уявного образу, що полягає у фіксації результатів вербального спілкування із особою щодо ознак зовнішності людини, які зберігся у її пам'яті;

основа вушної раковини – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, умовна лінія, що проходить через точки з'єднання зовнішніх контурів вуха з поверхнею щоки;

основа носа – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, нижня звернена площиною донизу частина носа, визначається у профіль відносно умовної горизонтальної лінії;

особистість – соціальна характеристика людини, її постійні соціальні, психологічні, психічні і біологічні властивості, що формуються у ході взаємодії із соціальним середовищем;

особлива прикмета – зовнішні ознаки людини, які рідко зустрічаються і є відхиленням від нормальної морфологічної будови організму, виявляються під час огляду трупа або живої людини, можуть бути вродженими (бородавки, ластовиння, пігментні плями, жировики тощо); вади розвитку (дефекти носа, губи, щоки, піднебіння, вуха, пальця тощо); фізичні вади (кукса, викривлення хребта, потоншення або укорочення кінцівок, клишоногість, зрощені пальці, шестипалість тощо); патологічні процеси (пухлина, виразка, свищ, грижа, екзема, набряк, більмо на оці тощо);

особливість – ознака зовнішності людини, що істотно відхиляється від нормальної морфологічної будови організму;

патологічні елементи зовнішності – аномальна будова того чи іншого елемента зовнішності людини, з'являється унаслідок її захворювання, яке й зумовлює зміну зовнішнього вигляду;

пігментація – забарвлення волосся шкіри, шкіри та сітківки ока людини, зумовлена кількістю та глибиною залягання пігменту (меланіну);

побутові звички (манери) – функціональний елемент зовнішності людини, дії, що здійснюються людиною у зв'язку з задоволенням будь-яких побутових потреб (звички, пов'язані з прийняттям їжі, курінням тощо); при цьому вказуються вид рухів, найменування анатомічних та супутніх елементів зовнішності, щодо яких відбуваються рухи (наприклад, розгладжування одягу);

положення – ознака елемента зовнішності людини, місце розташування певного елемента зовнішності у межах інших елементів (зморшка на щоці тощо), відносно сторін елемента (справа, зліва, лицьова, потилична тощо), чи умовних ліній (горизонтальних, вертикальних);

положення брів – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, характеризується висотою розташування центральної частини брів над лінією розкриття очної щілини, кутами утвореними поздовжніми лініями брів між собою та зіничною лінією, відстанню на якій знаходяться головки брів одна від одної;

положення вушних раковин – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, визначається у профіль по куту між вертикаллю та лінією прикріплення, так званою основою вушної раковини;

положення губ – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, визначається у профіль по куту утвореному продовженням умовних ліній та контурів;

положення елемента зовнішності – ознака елемента зовнішності людини, розміщення одного елемента зовнішності щодо інших її елементів, або умовних ліній та площин;

положення кутів рота – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, визначається щодо рівня середини ротової щілини при зімкнутих губах;

положення лоба – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, спостерігається у профіль відхилення лінії контуру лоба від вертикалі;

положення очної щілини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності, нахил осі очної щілини відносно горизонталі, визначається за допомогою умовних ліній, проведених через зовнішні та внутрішні кути очей;

положення ротової щілини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, положення відносно горизонталі умовної прямої лінії, що проходить через кути рота;

порівняння – загальнонауковий метод портретної експертизи, що полягає в одночасному вивченні ідентифікаційних ознак зовнішності людини на портретах попередньо зафіксованих у таблиці-розробці, з метою виявлення їх збігів і розбіжностей;

портрет – об'єкт портретної експертизи, погрудне у пояс, у повний зріст зображення людини або групи людей у живописі, скульптурі, графіці, на фото-відеозображенні, а також у словесному описі зовнішності;

портрет мальований (рисований) (мальований (рисований) портрет) – малюнки (рисунок) обличчя або фігури людини створені на підставі зорового образу;

портрет мальовано (рисовано) композиційний (композиційний портрет) – суб'єктивний портрет, складений за показанням очевидців, з використанням задалегідь підготовлених малюнків (рисуноків) елементів зовнішності людини;

портрет словесний (словесний портрет) – спеціальний метод словесного опису зовнішності людини, здійснюється за певними принципами та правилами, послідовно, з використанням стандартної термінології;

портрет суб'єктивний (суб'єктивний портрет) – портрет, виготовлений на підставі та у відповідності до суб'єктивного уявлення про зовнішність певної людини;

портрет фотографічний (фотографічний портрет) – об'єкт експертного дослідження, зображення людини, фігури людини погрудне, у пояс, на повний зріст, у групі людей, отримане та виготовлене за допомогою фотографічної апаратури та фотохімічних процесів, цифрової фотографії;

портретна експертиза – рід криміналістичного класу експертиз, що проводяться з метою встановлення та ідентифікації людини за ознаками зовнішності, зафіксованими на різних об'єктивних відображеннях, виконується з використанням спеціальних методів і технічних засобів;

посмішка – функціональний елемент зовнішності людини, невербальний елемент, при якому вираз обличчя, губ та очей часто відбиває іронію, насмішку (глузування, сарказм), і рідше – глум, знущання; конфігурація м'язів обличчя під час посмішки визначається трохи підійнятими куточками рота (одним чи обома), а також рухом, завдяки якому така конфігурація досягається, особливу роль при цьому відіграє погляд очей;

постава (осанка) – функціональний елемент зовнішності людини, звичне положення тулуба та голови (звична поза людини), регулюється несвідомо, на рівні системи умовних рефлексів, так званим руховим стереотипом, при цьому відзначається положення голови щодо тулуба (відхилена до правого або лівого плеча, нахилена вперед, відкинута назад), а також положення тулуба по відношенню до вертикалі (спина пряма, сутула, згорблена);

предмет портретної експертизи – фактичні дані про зовнішність людини, що встановлюються, оцінюються експертом за допомогою спеціальних знань, технічних засобів, мають значення для провадження і розгляду справ судом;

прикмета – те, що характеризує кого-небудь, що-небудь, відмітна ознака когось-чогось (особливість, властивість, риса), те що свідчить про що-небудь, зовнішній прояв: ознака чогось, знак, примітка;

протизавиток вушної раковини – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, хрящовий виступ у площині вушної раковини, зазвичай паралельний завитку вуха, у верхній частині роздвоєний на гілки;

протигозелок вушної раковини – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, виступ на вушній раковині, нижче вушного отвору, розташований між протизавитком та козелком;

протяжність ротової щілини – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між кутами рота;

расові елементи – загальнофізичні елементи зовнішності людини, стійкі, властиві окремим спільнотам людей, дозволяють їх диференціювати на різні структурні рівні популяції, включаючи індивідуальний рівень;

реконструкція обличчя – метод портретної експертизи, відтворення у графічній або скульптурній формі обличчя людини за життя, на основі статистично достовірних вимірювань м'яких тканин, що корелюють з кістковою основою черепа;

реконструкція обличчя по черепу – метод портретної експертизи, відтворення обличчя у скульптурному зображенні, ґрунтується на закономірному співвідношенні між м'якими тканинами обличчя та кістками черепа;

розбіжність ознак зовнішності – відсутність схожості чи збігів між однойменними ознаками порівнюваних об'єктів зовнішності людини;

роздільна стадія портретного дослідження (роздільне дослідження) – стадія дослідження, роздільне вивчення й аналізування ознак зовнішності людини на кожному відображенні, під час яких послідовно вивчаються ознаки деталей і елементів зовнішності, далі з'ясовують їхнє положення, сутність, якісну і кількісну визначеність;

розкриття очної щілини – характеристика деталі анатомічного елемента зовнішності людини, відносна відстань між верхньою та нижньою частинами повік;

розмір елемента зовнішності – ознака елемента зовнішності людини, абсолютні та відносні висота, ширина, глибина, довжина елемента зовнішності;

розмір очної щілини – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між внутрішніми і зовнішніми кутами очей, та відстань між краями повік в області найбільшої їх відстані;

розпізнавання людини – діагностичне вивчення людини з метою віднесення її до певної групи (вікової, статевої, антропологічної тощо);

рухи довільні (довільні рухи) – функціональний елемент зовнішності людини, здійснюються за рахунок скелетних м'язів (ходьба, міміка, рухи очних яблук, ковтання, дихання тощо);

рухи мимовільні (мимовільні рухи) – функціональний елемент зовнішності людини, обумовлені скороченням гладкої мускулатури (перистальтика шлунку та кишечника, зміна тонуусу кровоносних судин, підтримання тонуусу сечового міхура тощо);

садно – яскрава ознака зовнішності людини, поверхнєве порушення цілісності шкіри, яке сягає сосочного шару дерми, утворюється унаслідок удару, стиснення, тертя різними тупими предметами, або як наслідок скребкових рухів гострих предметів;

синець – яскрава ознака зовнішності людини, крововилив у шкірі та прилеглій клітковині, що утворився унаслідок удару з перпендикулярною або близькою до цього напрямку дією тупого твердого предмета;

словесний портрет – систематизований, науково обґрунтований опис зовнішнього вигляду людини словами, за певною методикою, за допомогою спеціальної стандартизованої термінології; достовірний (надійний, не викликає сумнівів), повний (включає достатню для встановлення людини кількість ознак), однозначний, однаковий (виконаний з використанням єдиної термінології);

спостереження – загальнонауковий метод ідентифікації людини за ознаками зовнішності, що полягає у навмисному, планомірному, цілеспрямованому сприйнятті об'єкта з метою його вивчення й експертного дослідження;

стадія портретного дослідження попередня (попереднє дослідження) – стадія дослідження, на якій судовий експерт знайомиться з підставами проведення портретної експертизи, наданими об'єктами і матеріалами провадження, з метою визначення придатності та достатності об'єктів і матеріалів для проведення експертного дослідження;

стадія портретного дослідження порівняльна (порівняльне дослідження) – стадія дослідження, на якій судовий експерт зіставляє ознаки деталей і елементів зовнішності, що виявлені на стадії роздільного дослідження у зображеннях людини і зразках, та порівнює ознаки між собою, з метою з'ясування збігу цих ознак або їхніх розбіжностей;

стан зовнішності звичайний (нормальний) (звичайний стан зовнішності) – риси обличчя людини перебувають у нормальному (звичному) положенні, при

зімкнутих без напруги щелепах, спокійному, спрямованому вперед погляді, із розслабленими м'язами;

стійкість ознак зовнішності – властивість ознаки зовнішності людини, яка не може з відомих експерту причин, зазнати видимих суттєвих змін за ідентифікаційний період;

стійкість зовнішнього вигляду – властивість зовнішності людини, відсутність видимих змін зовнішнього вигляду за нормальних умов розвитку, в межах ідентифікаційного періоду;

ступінь виразності – похідна ознака елемента зовнішності людини, яка використовується коли є уявлення про нормальний морфологічний розвиток даного елемента зовнішності;

ступінь виразності лобових горбів – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, виступ горбів над поверхнею чола і площею займаною основою лобових горбів;

ступінь виразності надбрівних дуг – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, межі виступу надбрівних дуг уперед та протяжність їх у сторони;

ступінь виступу носа – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, що визначається у профіль по горизонталі, відстань між щогою і крайньою точкою кінчика носа;

суб'єктивний портрет – зображення обличчя, фігури, зовнішності людини, що відтворені відповідно до збереженого уявного образу очевидця, за допомогою технічних засобів;

суміщення зовнішності людини – технічний прийом методів порівняння у портретній експертизі, полягає у суміщенні різнойменних половин зображень обличчя на двох порівнюваних зображеннях, розділених по серединній вертикальній площині, тобто ліва половина одного зображення обличчя суміщається із правою половиною другого обличчя і навпаки; застосовуючи даний метод досліджується «візуальна гармонічність», поєднання ознак зовнішності зазначених половин обличчя в одному обличчі (суміщення по медіальній лінії, суміщення по ламаній лінії);

супутні елементи – елементи зовнішності людини, властиві одягу і предметам, які вона носить, розрізняють предмети одягу (головні убори, взуття тощо), різні речі (сумки, портфелі, годинники, олівці, записники, прикраси, відзнаки тощо), а також предмети, які компенсують фізичні вади людини (милиці, палиці, окуляри, слухові апарати тощо);

таблиця-розробка – складова частина висновку експерта з портретної експертизи, перелік зведених та розташованих у певному порядку за рядками та стовпчиками відомостей, про зовнішність людини, що зображена на досліджуваних і порівняльних фотознімках;

таврування – яскрава ознака зовнішності людини, нанесення на шкіру термічних, хімічних, іноді електричних опіків, які утворюють на шкірі людини певний малюнок або візерунок;

татування – яскрава ознака зовнішності людини, нанесення малюнка наколюванням з подальшим втиранням фарби під шкіру;

тимчасовий елемент зовнішності – елемент зовнішності людини, що необмовлений її сутністю як біологічного індивіда (бородавки, пігментні плями тощо);

туалет трупа – процедура надання елементам обличчя людини прижиттєвого вигляду, за допомогою простих косметичних засобів та спеціальних судово-медичних прийомів;

форма (конфігурація) волосся (конфігурація волосся) – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, вид та ступінь вигину стрижнів волосся;

форма елемента зовнішності – ознака елемента зовнішності людини, загальний вид поверхні у межах елемента зовнішності;

фото сигналітичне (прикметоописове) (сигналітичне фото) – об'єкт експертного дослідження фотозображення людини в 1/7 натуральної величини, анфас і профіль;

фотографія – отримання і збереження нерухомого зображення людини за допомогою світлочутливих матеріалів або світлочутливих матриць фотокамери;

хвіст брови – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, ближній до краю обличчя кінець брови;

хода – функціональний елемент зовнішності людини, рухова дія, результат реалізації рухового стереотипу, руховий навик, звичні рухи корпусу та кінцівок людини при ходьбі;

частина тіла людини – великі анатомічні одиниці людського тіла (тулуб, голова, кінцівки);

чоло – анатомічний елемент зовнішності людини, верхня частина її обличчя, що обмежується лінією росту волосся зверху, верхнім краєм очниці та верхньою носовою точкою знизу;

ширина брови – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відстань між верхніми та нижніми краями брів у голові, центральній та хвостовій частинах;

ширина кайми верхньої губи – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, максимальна відстань по вертикалі від краю слизової частини до ротової щілини;

ширина кайми губ загальна (загальна ширина кайми губ) – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності, максимальна відстань по вертикалі між зовнішніми краями кайм губ;

ширина носа – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відносна відстань між найбільш виступаючими точками крил носа;

ширина обличчя – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, найбільша відстань між краями вилиць і кутами нижніх щелеп;

ширина підборіддя – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, відносна відстань між найбільш віддаленими точками вільного краю підборіддя на рівні його середини;

ширина спинки носа – ознака деталі анатомічного елемента зовнішності людини, відносна відстань між найбільш виступаючими бічними точками середньої частини спинки носа;

ширина чола – ознака анатомічного елемента зовнішності людини, найбільша відстань між бічними краями чола;

шрамуння – яскрава ознака зовнішності людини, спеціальне нанесення розрізів заданої форми і розмірів на шкіру, унаслідок загоювання яких, утворюються рубці у вигляді малюнків або візерунків;

щілина очна (очна щілина) – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, краї повік, що змикаються;

щілина ротова (ротова щілина) – деталь анатомічного елемента зовнішності людини, краї губ, що змикаються.

РОЗДІЛ 3

ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНА ЕКСПЕРТИЗА З ДОСЛІДЖЕННЯ ОБСТАВИН І МЕХАНІЗМУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

3.1 Історичні передумови виникнення, становлення та розвитку інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод

З початку 60-х років ХХ ст. розпочався період формування сучасних функцій і структури судово-експертних установ Мін'юсту УРСР. Враховуючи потреби слідчої та судової практики, уряд Української РСР у 1950 р. доручає Мін'юсту УРСР організувати у підвідомчих йому експертних установах проведення судових автотехнічних експертиз. Це істотно розширило функції і обсяг експертної роботи інститутів. Так, у січні 1960 р. в Київському науково-дослідному інституті судових експертиз був створений відділ трасології та судово-автотехнічної експертизи. Створення у 1962 р. Всесоюзного (на той час «Центрального») науково-дослідного інституту судових експертиз як методичного центру судово-експертних установ системи Міністерства юстиції СРСР у цілому сприяло розвитку і удосконаленню діяльності експертних установ країни, зміцненню їх матеріально-технічної бази.

Інженерно-транспортна експертиза з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод – це експертне дослідження з метою встановлення механізму й обставин дорожньо-транспортної пригоди, технічного стану транспортних засобів, причин виходу з ладу їх деталей, а також обставин, що сприяли чи могли сприяти виникненню дорожньо-транспортної пригоди (ДТП).

Предмет інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод – це фактичні дані про дорожню обстановку на місці пригоди, дії учасників пригоди і їх можливості, механізм ДТП, технічний стан транспортного засобу (ТЗ) та його деталей, а також про обставини, що сприяли виникненню ДТП, які встановлює експерт-автотехнік на підставі своїх спеціальних знань і матеріалів справи (провадження).

Об'єктами інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод є: слідова та речова обстановка на місці ДТП, транспортні засоби та їх деталі, вузли, агрегати, а також матеріали справи (провадження).

Види інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод. З огляду на предмет цієї експертизи та змісту окремих спеціальних знань, склалися наступні її види:

- дослідження обставин і механізму ДТП;
- дослідження технічного стану ТЗ;
- дослідження деталей ТЗ;
- транспортно-трасологічна експертиза (експертиза слідів на ТЗ та місці ДТП);
- дорожньо-технічна експертиза (експертиза стану доріг та дорожніх умов на місці ДТП).

Окрім того, для встановлення механізму ДТП та обставин, які сприяли її виникненню призначаються комплексні експертизи, зокрема комплексна медико-автотехнічна (транспортно-трасологічна), комплексна дорожньо-технічна та автотехнічна та, у зв'язку з поширенням відеофіксації ДТП останнім часом, – комплексна автотехнічна фототехнічна та відеотехнічна експертизи.

Основними завданнями інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод є:

1. Встановлення механізму ДТП та її елементів:
 - визначення швидкості руху ТЗ, зокрема, з урахуванням слідів гальмування (юзу), відкидання ТЗ після зіткнення та пошкоджень, які ТЗ отримав при зіткненні. Швидкість руху транспортних засобів, з урахуванням пошкоджень, може визначатися із застосуванням програмних комплексів із дослідження механізму ДТП, що рекомендовані для використання в експертній практиці;
 - визначення допустимої швидкості руху ТЗ за певних умов (на заокругленні дороги, за умов видимості дороги);
 - визначення віддалення ТЗ, пішоходів та інших об'єктів від місця ДТП у певні проміжки часу;
 - визначення часу подолання ТЗ певних ділянок шляху;
 - встановлення безпечних дистанції чи інтервалу в певних дорожніх умовах;
 - встановлення технічної можливості запобігання ДТП гальмуванням чи маневруванням, виходячи з наданих вихідних даних;
 - встановлення гальмового та зупинного шляхів, та інших просторово-динамічних характеристик пригоди.
2. Регламентация та оцінка дій водія з точки зору технічних вимог Правил дорожнього руху:
 - встановлення належних дій учасників дорожнього руху в дорожній обстановці, що склалась перед ДТП, з метою забезпечення безпеки руху;
 - встановлення технічної можливості запобігання ДТП гальмуванням чи маневруванням, виходячи з наданих вихідних даних;

– встановлення відповідності дій водія ТЗ технічним вимогам Правил дорожнього руху;

– встановлення причинного зв'язку між діями водія та виникненням ДТП.

Питання, що вирішуються при проведенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод. Зазначені вище завдання цієї експертизи вирішуються в ході дослідження наступних питань (даний перелік не є вичерпним і в залежності від обставин пригоди питання можуть видозмінюватись):

– Якою була швидкість ТЗ у різні моменти розвитку ДТП (перед ДТП, у момент наїзду, зіткнення тощо)?

– Яка була швидкість ТЗ перед ДТП (у момент зіткнення), з урахуванням пошкоджень, які він отримав (які отримали ТЗ) при зіткненні?

– Яка максимально допустима швидкість руху ТЗ за умови даної видимості дороги (у вихідних даних зазначається, якою була видимість дороги)?

– Яка максимально допустима швидкість ТЗ на закругленні дороги даного радіуса (у вихідних даних зазначається радіус дороги)?

– Яка найменша безпечна дистанція між ТЗ в умовах даної дорожньої обстановки?

– Яка відстань необхідна для безпечного обгону попутного ТЗ в умовах даної дорожньої обстановки?

– Який гальмовий та (або) зупинний шлях ТЗ за певної швидкості його руху в умовах даної дорожньої обстановки?

– Як повинен був діяти водій у даній дорожній обстановці згідно з технічними вимогами Правил дорожнього руху?

– Чи мав водій технічну можливість запобігти наїзду з моменту виникнення небезпеки для руху (або з моменту виявлення перешкоди для руху)?

– Чи відповідали дії водія технічним вимогам Правил дорожнього руху?

– Чи були з технічної точки зору дії водія ТЗ у причинному зв'язку з виникненням ДТП?

Особливості призначення інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод. Даний вид експертизи особливо залежить від комплексу вихідних даних, який задається для вирішення поставлених питань. Так, начебто, при незначній зміні вихідних параметрів висновки експертизи можуть змінитись на протилежні.

За загальним правилом, вихідні дані надаються на цю експертизу особою, яка призначила експертизу. Згідно п. 1.3, 1.6 розділу II Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень: «У документі про призначення інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод (залучення експерта) повинні бути зазначені дані про параметри і стан дорожньої обстановки, дорожнього покриття та обставини щодо дій учасників події, з яких має виходити експерт при проведенні досліджень (вихідні дані)... Орган (особа), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), не має права

вимагати від експерта, щоб той самостійно вибирав зі справи вихідні дані для проведення експертизи. Разом з тим вказані особи можуть поставити перед експертом питання про технічну спроможність (неспроможність) тих чи інших даних, які є у справі» [100].

Вихідні дані на це експертизу в загальному плані розкриваються у п. 1.3 розділу II вказаних вище рекомендацій. Проте, для кожного з видів ДТП вихідні дані мають певну специфіку.

Доцільно систематизувати вихідні дані, необхідні для виконання експертного дослідження, за елементами системи ВАДС – «водій – автомобіль (транспортний засіб) – дорога – середовище руху».

Водій:

– дії з управління ТЗ у процесі розвитку ДТП (доцільно коротко навести показання щодо пригоди);

– дії з перевірки технічного стану ТЗ перед виїздом і в процесі експлуатації в день ДТП (у необхідних випадках).

Транспортний засіб:

– тип, марка, модель, завантаженість (кількісні характеристики і характер розміщення пасажирів та вантажу), технічний стан (справний, несправний, у чому полягає несправність);

– траєкторія, швидкість і характер руху перед пригодою та під час її розвитку (на якій відстані від правого краю проїзної частини рухався ТЗ, чи мало місце маневрування праворуч або ліворуч, чи змінювалася швидкість руху, якщо так, то яким чином (ТЗ рухався зі сповільненням (гальмувався) рівномірно чи з прискоренням) і на яких ділянках траєкторії тощо, для мотоцикла вказати яким гальмом гальмувався (ручним, ножним чи обома));

– місце, яким ТЗ контактував з пішоходом, іншим ТЗ, перешкодою тощо (необхідно вказати відстань у метрах від цього місця до переднього бампера автомобіля та правого габариту);

– якщо водій застосовував гальмування до контакту з пішоходом, іншим ТЗ тощо, то яку відстань подолав ТЗ у загальмованому стані до наїзду (зіткнення) або після нього до повної зупинки.

Дорога:

– тип дороги за характером покриття проїзної частини (асфальтобетонна (за можливості вказати шорсткість), гравійна, ґрунтова без покриття тощо), наявність і тип узбіч, тротуарів, кюветів, розділювальних смуг;

– стан покриття проїзної частини і узбіч (сухе, мокре, вкрите брудом, вкрите рихлим снігом, вкрите укоченим снігом, вкрите льодом тощо);

– ширина проїзної частини, узбіч (тротуарів), розділювальних смуг;

– наявність і величина поздовжніх і поперечних ухилів у градусах або відсотках (проміле), радіус закруглення дороги в метрах;

– наявність і розташування дорожніх знаків і розмітки;

– наявність і розташування пошкоджень дорожнього полотна і їх геометричні параметри (глибина, ширина, довжина, висота);

- наявність, розміри, розташування і характер слідів на місці ДТП;
- освітленість місця ДТП;
- загальна і конкретна видимість та оглядовість з місця водія.

Середовище руху:

- характер переміщення об'єктів дорожньої обстановки з моменту появи у полі зору водія до моменту наїзду або зіткнення;
- для пішохода також стать, вік, одяг, речі та особливості поведінки – дивився у бік ТЗ, що наближається, чи ні; йшов рівномірно або змінював темп руху тощо);
- наявність і характер переміщення учасників руху та інших об'єктів, що безпосередньо не брали участь у ДТП, але зробили вплив на її розвиток (ТЗ, що обмежували оглядовість; пішоходи, на яких було зосереджено увагу водія, тощо);
- момент виникнення небезпеки або перешкоди для руху.

Момент виникнення перешкоди або небезпеки для руху – момент, починаючи з якого водій повинен був приймати заходи до запобігання ДТП відповідно до вимог п. 12.3 Правил дорожнього руху [93].

Згідно п. 1.10 Правил дорожнього руху:

«небезпека для руху – зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися. Окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку;

перешкода для руху – нерухомий об'єкт у межах смуги руху транспортного засобу або об'єкт, що рухається попутно в межах цієї смуги (за винятком транспортного засобу, що рухається назустріч загальному потоку транспортних засобів) і змушує водія маневрувати або зменшувати швидкість аж до зупинки транспортного засобу» [93].

Відповідно до чинних Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень: «Момент виникнення небезпеки для руху, як правило, має зазначатися у документі про призначення експертизи (залучення експерта). Якщо у документі про призначення експертизи (залучення експерта) момент виникнення небезпеки не зазначений, то експерт, виходячи з аналізу дорожньої обстановки, може визначити його за даними, що містяться в матеріалах справи» [100].

У деяких випадках для визначення моменту виникнення перешкоди або небезпеки для руху необхідно проаналізувати швидкість, напрям руху і взаємне розташування на дорозі транспортних засобів, пішоходів та інших об'єктів, тобто провести дослідження на основі спеціальних технічних знань. У цих випадках дане питання виноситься на вирішення автотехнічної експертизи.

Така необхідність, як правило, існує, якщо в дорожній ситуації, яка передувала ДТП, мало місце:

- зміна швидкості і (або) напрямку руху об'єкту (наприклад, пішохід, який переходить проїзну частину, зупиняється, а потім починає бігти або повертає

назад: необхідно шляхом математичного моделювання перевірити, чи створював би пішохід небезпеку при незмінному темпі і напрямі руху, чи ні);

– виїзд ТЗ, водій якого не мав переваги, на смугу руху іншого ТЗ (наприклад, автомобіль виїжджає з другорядної дороги на головну: необхідно розрахунковим шляхом перевірити, де він міг бути зупинений водієм – біля межі перехрестя, стоп-лінії, розділювальної смуги тощо);

– небезпека була пов'язана з відмовою якоїсь із систем ТЗ, що загрожує безпеці дорожнього руху;

– небезпека була пов'язана зі станом дороги.

Коли експерт вважає, що небезпека для руху виникла не в той момент, який зазначено в документі про призначення експертизи (залучення експерта), у висновку він має вказати мотиви незгоди з позицією органу (особи), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), і дати відповідні варіанти розв'язання поставленого питання.

Якщо ДТП скоїв водій мотоцикла, крім того зазначаються: ручним та ножним гальмом чи одним з них (яким саме) гальмував водій; якщо на мотоциклі з коляскою був один пасажир, то де він перебував (у колясці чи на задньому сидінні); якщо мотоцикл без коляски рухався в перекинутому стані, залишаючи сліди на дорозі, – то відстань, на яку він перемістився в такому стані.

Далі наведені специфічні вихідні дані, наявність яких необхідна для проведення експертиз за певними видами ДТП.

Вихідні дані при призначенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод та досліджень наїздів на пішоходів. Траєкторія руху пішохода на проїзній частині й перед виходом на неї (перетинав проїзну частину перпендикулярно її межах або під кутом, змінював напрям руху, зупинявся тощо).

Час руху пішохода на проїзній частині до наїзду. Якщо пішохід зупинявся, змінював темп або напрям руху, то необхідно вказати час зупинки і подолання кожної ділянки окремо.

В умовах обмеженої видимості або оглядовості час з моменту появи пішохода у полі зору водія до моменту наїзду.

При наїзді на пішохода, що йде паралельно напрямку руху автомобіля назустріч або попутно, швидкість руху пішохода.

Вихідні дані при призначенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод та досліджень наїздів на нерухому перешкоду (нерухомий транспортний засіб (ТЗ)):

Відстань видимості перешкоди з робочого місця водія.

Розташування ТЗ по ширині дороги перед пригодою.

Розташування перешкоди відносно меж проїзної частини дороги.

Вихідні дані при призначенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод та досліджень випадання пасажирів із рухомого ТЗ:

Які прийоми управління застосовував водій транспортного засобу перед пригодою.

Час з моменту виникнення небезпеки для руху до моменту самої пригоди – випадання пасажирів.

Якщо в пригоді брав участь громадський транспорт (автобус, тролейбус, трамвай), – стан замкових пристроїв дверей, момент закривання автоматичних дверей відносно початку руху транспортного засобу, можливість відкриття дверей пасажирів під час руху, справність сигналізації на пульті управління водія.

Якщо в пригоді брав участь вантажний автомобіль, слід вказати, чи було його обладнано для перевезення людей; вид вантажу та спосіб його кріплення;

Вихідні дані при призначенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод та досліджень зіткнень ТЗ:

– для зіткнень ТЗ, що рухалися в зустрічних напрямках, без здійснення повороту або розвороту:

Розташування місця зіткнення.

Гальмувались ТЗ чи ні, якщо гальмувались, то на якій відстані.

Відстань, на якій водій міг об'єктивно виявити зустрічний транспорт.

Відстань між ТЗ у момент виїзду одного з них на смугу зустрічного руху.

Відстань, на якій від правого краю проїзної частини рухався кожен з ТЗ.

В умовах недостатньої видимості: відстань, на якій водій міг визначити, що зустрічний транспорт рухається із заїздом на ліву сторону дороги.

Чи гальмував кожний із ТЗ.

– для зіткнень ТЗ, що рухалися в зустрічних напрямках, з подальшим здійсненням повороту наліво або розвороту:

Розташування місця зіткнення.

Гальмувались ТЗ чи ні, якщо гальмувались, то на якій відстані.

Відомості про точки контактування на ТЗ (якими частинами контактували ТЗ), характер контактування, а також кут зустрічі (при наявності слідів переміщення до зіткнення).

Відстань, на якій водій міг об'єктивно виявити зустрічний транспорт.

Траєкторія та час руху ТЗ з моменту початку повороту до моменту зіткнення і з моменту перетину осьової лінії до моменту зіткнення (або відстань, пройдена транспортним засобом з моменту початку повороту до моменту зіткнення, і його швидкість при цьому).

Сигнали, що подавалися водієм (чи був увімкнений покажчик повороту, в який момент).

– для зіткнень ТЗ при зміні смуги руху:

Розташування місця зіткнення.

Відомості про точки контактування на ТЗ (якими частинами контактували ТЗ).

Розташування транспортних засобів перед маневруванням відносно один одного та елементів дороги.

Траєкторія та час руху ТЗ з моменту початку маневрування до моменту зіткнення (або відстань, пройдена транспортним засобом з моменту початку маневрування до моменту зіткнення, і його швидкість при цьому). Траєкторія та

час руху ТЗ, водій якого не має переваги на рух, з моменту в'їзду цього ТЗ на смугу руху ТЗ, водій якого має перевагу на рух, до моменту зіткнення.

– для зіткнень ТЗ, що рухалися попутно в межах однієї смуги:

Дистанція між ТЗ.

Чи працювали стоп-сигнали в ТЗ, що рухався попереду.

При варіанті контактування з нерухомим транспортним засобом вказати обставини його зупинки (чи вмикалась аварійна сигналізація, чи виставлявся знак аварійної зупинки тощо) та відстань його видимості.

– для зіткнень ТЗ на перехресті:

Вказати регульоване чи ні, розташування стоп – ліній, дорожніх знаків. Геометричні характеристики перехрестя та радіуси заокруглень. Режим роботи світлофорного об'єкту.

Відстань, на якій знаходився ТЗ від місця зіткнення (один з тих, що зіткнулися) у момент зміни сигналу світлофора (вказати, яке світло ввімкнулось), або на який сигнал світлофора почав рух один із ТЗ.

Відстань від світлофора, стоп – лінії, межі перехрестя до місця зіткнення, час подолання ТЗ цієї відстані, або час руху ТЗ від місця зупинки перед світлофором до місця зіткнення.

Наявність на перехресті інших транспортних засобів.

Стан оглядовості та відстань видимості.

– для зіткнень ТЗ при обгоні:

Місце зіткнення транспортних засобів.

Дистанція між ТЗ у момент початку обгону.

Бічний інтервал між ТЗ при обгоні.

Відстань від місця, де ТЗ, який обганяє, виїхав на смугу зустрічного руху, до місця зіткнення.

Відстань, яку проїхав ТЗ, якого обганяли, з моменту початку повороту вліво до моменту зіткнення. Час подолання ТЗ цієї відстані.

Які сигнали подавалися кожним із водіїв і на якій відстані від місця зіткнення вони були ввімкнені.

Якщо зіткнення відбулося при завершенні обгону – відстань між ТЗ у момент повернення ТЗ, що обганяє, в раніше займаний ряд.

Вихідні дані при призначенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод та досліджень перекидання і заносу ТЗ:

Який характер ухилу (поперечний або поздовжній) рельєфу місцевості, на якій рухався транспорт перед перекиданням, радіус повороту дороги.

Характер і стан дорожнього полотна, на якому рухався транспорт безпосередньо перед заносом чи перекиданням, наявність на дорожньому полотні хвилястості («гребінки»), вибоїні, ділянок льоду тощо (їх розташування і розміри).

Відстань, на якій водій міг об'єктивно виявити на дорозі нерівності, вибоїни, калюжі, лід тощо.

Чи заносило ТЗ на під'їзді до місця ДТП?

Характер слідів від коліс транспорту на місці пригоди, траєкторія руху ТЗ до втрати стійкості та після неї (радіус повороту, напрям і кут розвороту).

Вид вантажу, вага вантажу, його габаритні розміри і розміщення в кузові транспортного засобу.

Напрямок і швидкість вітру (ці дані запитуються у метеорологічному бюро).

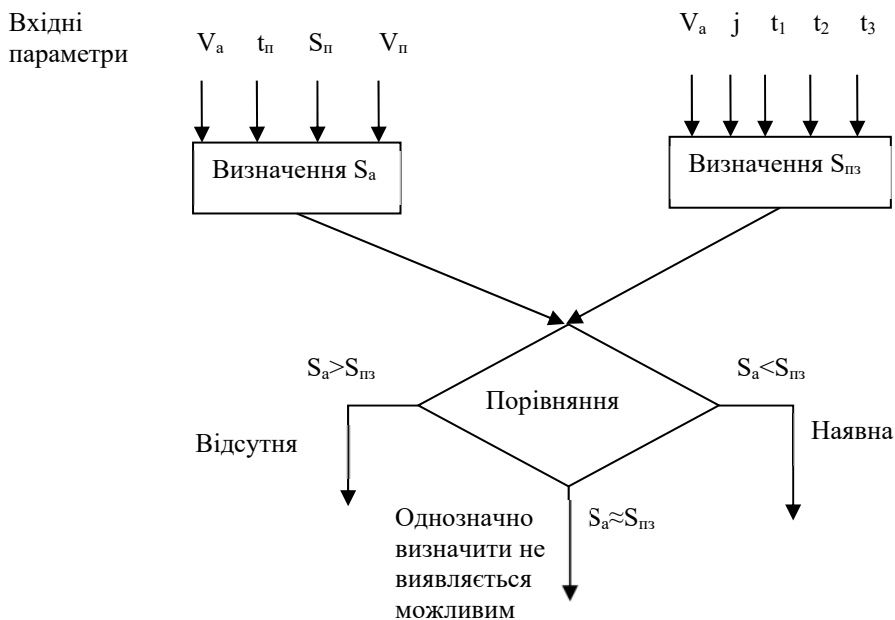
Вихідні дані при призначенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод та досліджень пригоди при буксируванні ТЗ:

Дані про тип і довжину зчіпного пристрою, технічний стан буксированого транспортного засобу, технічний стан зчіпних пристроїв, наявність і надійність підстраховочних засобів, взаємодію між водіями, наявність (відсутність) пасажирів на транспортних засобах, наявність вантажу на транспортних засобах.

Алгоритми проведення дослідження обставин і механізму пригоди:

АЛГОРИТМ ВИЗНАЧЕННЯ НАЯВНОСТІ У ВОДІЯ
ТЕХНІЧНОЇ МОЖЛИВОСТІ УНИКНЕННЯ ЗІТКНЕННЯ
(НАЇЗДУ)

Структурна схема



1. Аналіз поставлених питань і вихідних даних з метою вибору методу дослідження – розрахункового або без розрахункового.

(Далі будуть розглядатися саме розрахункові методи дослідження, які базуються на використанні основних рівнянь класичної механіки для рівномірного і нерівномірного руху, збереження енергії і кількості руху.)

2. Вибір необхідних рівнянь і формул з таблиці 1.

Таблиця 1.

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
1	Повний зупинний шлях ТЗ	$S_o = (t_1 + t_2 + 0,5 \cdot t_3) \cdot \frac{V_a}{3,6} + \frac{V_a^2}{26 \cdot j}$ або $S_o = (t_1 + t_2 + t_3) \cdot \frac{V_a}{3,6} + S_{ю}$ якщо відома довжина слідів гальмування	t_1 - час реакції водія, с; t_2 - час запізнення спрацювання гальмового приводу, с; t_3 - час наростання сповільнення, с; V_a - швидкість руху ТЗ км/год; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; $S_{ю}$ - довжина слідів юзу, м.
2	Швидкість руху ТЗ перед гальмуванням з урахуванням слідів гальмування (юзу)	$V_a = 1,8 \cdot t_3 \cdot j + \sqrt{26 \cdot S_{ю} \cdot j}$ або $V_a = 1,8 \cdot t_3 \cdot j + \sqrt{26 \cdot (S_{ю} - L) \cdot j}$ якщо сліди юзу залишились всіма колесами	t_3 - час наростання сповільнення, с; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; $S_{ю}$ - довжина слідів юзу, м; L - база ТЗ, м
3	Швидкість руху ТЗ перед гальмуванням, якщо водій відпустив гальмову педаль і до зупинки рухався у стані вільного кочення	$V_a = 1,8 \cdot (t_3 + t_5) \cdot j + \sqrt{26 \cdot (S_{ю} \cdot j + S_k \cdot j_k)}$	t_3 - час наростання сповільнення, с; t_5 - час розгальмування, с; (0.3с- для гідравлічного приводу; 1,5-2,0- для пневматичного приводу); $S_{ю}$ - довжина слідів юзу, м; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; S_k - довжина слідів кочення, м; j_k - сповільнення на ділянці вільного кочення, м/с ² ;

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
4	Швидкість руху ТЗ перед гальмуванням, якщо гальмування відбувалось на ділянках із різними зчпними якостями	$V_a = 1,8 \cdot t_3 \cdot j + \sqrt{26 \cdot (S_{ю1} \cdot j_1 + S_{ю2} \cdot j_2 \dots S_{юн})}$	t_3 - час наростання сповільнення, с; J - сповільнення ТЗ на першій ділянці, м/с ² ; J_1, J_2, \dots, J_n - сповільнення ТЗ на ділянках 1, 2, ..., n, м/с ² ; $S_{ю1}, S_{ю2} \dots S_{юн}$ - переміщення центру ваги ТЗ між точками перетинання меж ділянок 1, 2, ..., n, м;
5	Швидкість руху ТЗ у момент наїзду на пішохода	$V_n = \sqrt{26 \cdot j \cdot S''_{ю}}$	J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; $S''_{ю}$ - відстань між містом наїзду і кінцем сліду гальмування, м;
6	Орієнтовна швидкість руху ТЗ перед началом гальмування, якщо в процесі гальмування він рухався із заносом та розворотом	$V_a = 1,8 \cdot t_3 \cdot j + \sqrt{26 \cdot (S_{ю} \cdot j_{\sigma} + g \cdot L \cdot \varphi_{\sigma} \cdot \frac{\alpha \cdot \pi}{360^{\circ}})}$	t_3 - час наростання уповільнення, с; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; $S_{ю}$ - довжина слідів юзу, м; j_{σ} - сповільнення при гальмуванні з заносом, м/с ² ; g - прискорення вільного падіння, м/с ² ; L - база ТЗ, м; φ_{σ} - коефіцієнт зчеплення шин з дорогою у поперечному напрямку; α - кут розвороту ТЗ, град; $\pi = 3,14$ - перевідна константа;

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
7	Допустима швидкість ТЗ за умов видимості дороги	$V_{\partial} = 3,6 \cdot T \cdot j \cdot \left[\sqrt{\frac{2 \cdot S_{\partial d}}{j \cdot T^2} + 1} - 1 \right]$	T - час, необхідний для приведення гальмової системи в дію, с; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; $S_{\partial d}$ - видимість дороги у напрямку руху, м;
8	Гранична швидкість руху ТЗ на повороті з поперечним ухилом без перекидання відносно поздовжньої вісі	$V_{\text{ОП}} = 3,6 \cdot \eta_{\kappa} \cdot \sqrt{\frac{B \pm 2 \cdot h_{\text{ц}} \cdot \text{tg} \beta}{2h_{\text{ц}} \mp B \cdot \text{tg} \beta} \cdot g \cdot R}$ знаки $\langle + \rangle$ у чисельнику і $\langle - \rangle$ у знаменнику беруться при русі на дорозі, яка має ухил до центру повороту; якщо ухил у протилежному напрямку, – у чисельнику ставиться $\langle - \rangle$, а у знаменнику $\langle + \rangle$	η_{κ} - коефіцієнт попереднього поперечного крену підресореної маси; B - колія ТЗ, м; $h_{\text{ц}}$ - висота центру мас ТЗ від поверхні дороги, м; β - кут поперечного ухилу дороги, град; g - прискорення вільного падіння, м/с ² ; R - радіус кривої дороги в плані, м;
9	Гранична швидкість руху ТЗ на повороті без поперечного ухилу, без перекидання відносно поздовжньої вісі	$V_{\text{ОП}} = 3,6 \cdot \eta_{\kappa} \cdot \sqrt{\frac{B \cdot g \cdot R}{2 \cdot h_{\text{ц}}}}$	η_{κ} - коефіцієнт попереднього поперечного крену підресореної маси; B - колія ТЗ, м; $h_{\text{ц}}$ - висота центру мас ТЗ від поверхні дороги, м; g - прискорення вільного падіння, м/с ² ; R - радіус кривої дороги в плані, м;
10	Гранична швидкість руху ТЗ на повороті з поперечним ухилом без заносу	$V_{\text{ЗАН}} = \sqrt{127 \cdot R \cdot \frac{\varphi_{\partial} \pm \text{tg} \beta}{1 \mp \varphi_{\partial} \cdot \text{tg} \beta}}$ знаки $\langle + \rangle$ у чисельнику і $\langle - \rangle$ у знаменнику беруться при русі на дорозі, яка має ухил до центру	R - радіус кривої дороги в плані, м; φ_{∂} - коефіцієнт зчеплення шин із дорогою у

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
		повороту; якщо ухил у протилежному напрямку у чисельнику ставиться $\langle - \rangle$, а у знаменнику $\langle + \rangle$	поперечному напрямку; β - кут поперечного ухилу дороги, град;
11	Гранична швидкість руху ТЗ на повороті без поперечного ухилу, без заносу	$V_{зАН} = \sqrt{127 \cdot R \cdot \varphi_{\delta}}$	R - радіус кривої дороги в плані, м; φ_{δ} - коефіцієнт зчеплення шин із дорогою у поперечному напрямку;
12	Відстань від ТЗ до місця наїзду в момент виникнення небезпеки для руху, якщо ТЗ до наїзду рухався без гальмування	$S_a = \frac{V_a \cdot t_n}{3,6}$ або $S_a = \frac{V_a \cdot S_n}{V_n}$	V_a - швидкість руху ТЗ км/год; t_n - час існування небезпеки для руху, с; S_n - відстань, яку подолав пішохід або другий ТЗ у небезпечному напрямку до місця наїзду (зіткнення), м; V_n - швидкість руху пішохода або другого ТЗ, м;
13	Відстань від ТЗ до місця наїзду в момент виникнення небезпеки для руху, якщо ТЗ рухався у загальмованому стані	$S_a = \frac{t_n \cdot V_a}{3,6} - \left[\sqrt{\frac{V_a^2}{26 \cdot j}} - \sqrt{S_T''} \right]^2$ або $S_a = (t_n - t_T') \cdot \frac{V_a}{3,6} + S_T'$ або $S_a = \frac{t_n \cdot V_a}{3,6} - \frac{V_a^2}{26 \cdot j}$	V_a - швидкість руху ТЗ км/год; t_n - час існування небезпеки для руху, с; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; S_T'' - відстань, яку подолав ТЗ у загальмованому стані після наїзду до зупинки, м; t_T' - час руху ТЗ у загальмованому стані до місця наїзду, с;

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
			S'_T - відстань, яку подолав ТЗ у загальмованому стані до найзду, м;
14	Час руху ТЗ у загальмованому стані до місця найзду	$t'_T = \frac{V_a}{3,6 \cdot j} - \sqrt{\left(\frac{V_a}{3,6 \cdot j}\right)^2 - \frac{2 \cdot S'_T}{j}}$	V_a - швидкість руху ТЗ км/год; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; S'_T - відстань, яку подолав ТЗ у загальмованому стані до найзду, м;
15	Відстань, яку подолав ТЗ у загальмованому стані до найзду	$S'_T = S'_{ю} + \frac{V_a \cdot t_3}{7,2}$ або $S'_T = \frac{V_a^2}{26 \cdot J} - S''_T$	$S'_{ю}$ - довжина сліду юза до місця найзду, м; V_a - швидкість руху ТЗ км/год; t_3 - час наростання сповільнення, с; S''_T - відстань, яку подолав ТЗ у загальмованому стані після найзду до зупинки, м; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ;
16	Відстань, яку подолав ТЗ у загальмованому стані після найзду до зупинки	$S''_T = \frac{V_a^2}{26 \cdot J} - S'_T$	V_a - швидкість руху ТЗ км/год; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ; S'_T - відстань, яку подолав ТЗ у загальмованому стані до найзду, м;
17	Відстань, яку міг би подолати пішохід або другий ТЗ від місця найзду (зіткнення) за умов застосування водієм заходів	$\Delta S = \frac{V_n}{3,6} \left[T + \frac{V_a}{3,6 \cdot J} - \sqrt{\frac{2}{J} \cdot (S_o - S_a)} \right] - S_n$	V_n - швидкість руху пішохода або другого ТЗ, м; T - час, необхідний для приведення гальмової системи в дію, с;

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
	до гальмування в момент виникнення небезпеки для руху		<p>J - сповільнення ТЗ, м/с²;</p> <p>V_a - швидкість руху ТЗ км/год;</p> <p>S_o - зупинний шлях ТЗ, м;</p> <p>S_a - відстань, на якій знаходився ТЗ від місця наїзду (зіткнення) в момент виникнення небезпеки для руху, м;</p> <p>S_n - відстань, яку подолав пішохід або другий ТЗ у небезпечному напрямку до місця наїзду (зіткнення), м;</p>
18	Мінімально припустима дистанція у відношенні до транспортного засобу, що рухається попереду з однаковою швидкістю	$D_{\min} = (t_{1\min} + t_{22} + 0,5 \cdot t_{32}) \cdot \frac{V_a}{3,6} + \frac{(J_{a1} - J_{a2})}{26 \cdot J_{a1}}$	<p>$t_{1\min}$ - мінімальний час реакції водія</p> <p>$t_{1\min} = 0,3$ с;</p> <p>t_{22} - час запізнення спрацювання гальмового приводу заднього ТЗ, с;</p> <p>t_{32} - час наростання сповільнення заднього ТЗ, с;</p> <p>V_a - швидкість руху заднього ТЗ км/год;</p> <p>J_{a1}, J_{a2} - сповільнення відповідно переднього і заднього ТЗ, м/с²;</p> <p>Δ - відстань між ТЗ у момент їх зупинки, м;</p>

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
19	Відстань між заднім та переднім ТЗ, яка необхідна для того, щоб задній ТЗ у момент гальмування переднього мав можливість уникнути контакту	$D = (t_1 + t_{22} + 0,5 \cdot t_{32}) \frac{V_{a2}}{3,6} + \frac{V_{a2}^2}{26 \cdot J_2} - \frac{V_{a1}^2}{26 \cdot J_1}$	<p>$t_{1\min}$ – мінімальний час реакції водія $t_{1\min} = 0,3$ с; V_{a2} - швидкість руху заднього ТЗ км/год; t_{22} - час запізнення спрацювання гальмового приводу заднього ТЗ, с; t_{32} - час наростання сповільнення заднього ТЗ, с; V_{a1} - швидкість руху переднього ТЗ км/год; J_{a1}, J_{a2} – сповільнення відповідно переднього і заднього ТЗ, м/с²;</p>
20	Умови наявності технічної можливості шляхом гальмування уникнути наїзду на перешкоду, що рухається у попутному напрямку під кутом α	$S_a - S_n \cdot \cos\alpha > T \frac{V_a - V_n \cdot \cos\alpha}{3,6} + \frac{(V_a - V_n)^2}{26}$	<p>S_a - відстань, на якій знаходився ТЗ від місця наїзду (зіткнення) в момент виникнення небезпеки для руху, м; S_n - відстань, яку пододала перешкода у безпечному напрямку до місця наїзду (зіткнення), м; T - час, необхідний для приведення гальмової системи в дію, с; V_a - швидкість руху заднього ТЗ км/год; V_n - швидкість руху перешкоди, м;</p>

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
			J - сповільнення ТЗ, м/с ² ;
21	Умови відсутності технічної можливості шляхом гальмування уникнути наїзду на перешкоду, що рухається у попутному напрямку під кутом α	$S_a - S_n \cdot \cos \alpha \leq T \frac{V_a - V_n \cdot \cos \alpha}{3,6} + \frac{(V_a - V_n \cdot \cos \alpha)^2}{26 \cdot j}$	S_a - відстань, на якій знаходився ТЗ від місця наїзду (зіткнення) в момент виникнення небезпеки для руху, м; S_n - відстань, яку пододала перешкода у небезпечному напрямку до місця наїзду (зіткнення), м; T - час, необхідний для приведення гальмової системи в дію, с; V_a - швидкість руху заднього ТЗ км/год; V_n - швидкість руху перешкоди, м; J - сповільнення ТЗ, м/с ² ;
22	Умови наявності технічної можливості шляхом гальмування уникнути наїзду на перешкоду, що рухається у попутному напрямку	$S_a - S_n > T \cdot \frac{V_a - V_n}{3,6} + \frac{(V_a - V_n)^2}{26 \cdot j}$	Дивись вище
23	Умови відсутності технічної можливості шляхом гальмування уникнути наїзду на перешкоду, що рухається у попутному напрямку	$S_a - S_n \leq T \cdot \frac{V_a - V_n}{3,6} + \frac{(V_a - V_n)^2}{26 \cdot j}$	Дивись вище

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
24	Умови наявності технічної можливості шляхом гальмування уникнути наїзду на перешкоду, що рухається у зустрічному напрямку під кутом α	$S_a + S_n \cos \alpha + \frac{(V_n \cos \alpha)^2}{26 \cdot J} > T \frac{V_a + V_n \cos \alpha}{3,6} + \frac{(V_a + V_n \cos \alpha)^2}{26 \cdot J}$	Дивись вище
25	Умови відсутності технічної можливості шляхом гальмування уникнути наїзду на перешкоду, що рухається у зустрічному напрямку під кутом α	$S_a + S_n \cos \alpha + \frac{(V_n \cos \alpha)^2}{26 \cdot J} \leq T \frac{V_a + V_n \cos \alpha}{3,6} + \frac{(V_a + V_n \cos \alpha)^2}{26 \cdot J}$	Дивись вище
26	Умови наявності технічної можливості шляхом гальмування уникнути наїзду на перешкоду, що рухається у зустрічному напрямку	$S_a + S_n \cos \alpha + \frac{V_n^2}{26 \cdot J} > T \frac{V_a + V_n}{3,6} + \frac{(V_a + V_n)^2}{26 \cdot J}$	Дивись вище
27	Умови відсутності технічної можливості шляхом гальмування уникнути наїзду на перешкоду, що рухається у зустрічному напрямку	$S_a + S_n \cos \alpha + \frac{V_n^2}{26 \cdot J} \leq T \frac{V_a + V_n}{3,6} + \frac{(V_a + V_n)^2}{26 \cdot J}$	Дивись вище

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
28	Умови безпечного об'їзду нерухомої перешкоди застосуванням маневру «вхід у поворот»	$S_a \geq \frac{V_a}{3.6} \cdot \left[K_M \cdot \sqrt{\frac{B_{ПП} + \frac{(1,4 \cdot Z_a + 5) \cdot V_a}{1000}}{1,63 \cdot \varphi_y}} + t_1 + t_{py} \right]$	<p>S_a - відстань, на якій знаходився ТЗ від місця наїзду в момент появи перешкоди в полі зору водія, м; V_a - швидкість руху заднього ТЗ км/год; K_M - коефіцієнт маневру; Z_a - довжина ТЗ, м; $B_{ПП}$ - ширина ТЗ, м; φ_y - коефіцієнт зчеплення шин з дорогою в поперечному напрямку; t_1 - час реакції водія, с; t_{py} - час запізнення спрацювання рульового керування, 0,2-0,4 с для легкових; 0,2-0,6 с для автобусів та вантажних ТЗ</p>
29	Умови безпечного об'їзду нерухомої перешкоди застосуванням маневру «вхід – вихід»	$S_a \geq \frac{V_a}{3.6} \cdot \left[K_M \cdot \sqrt{\frac{B_{ПП} + \frac{(Z_a + 3,6) \cdot V_a}{7143}}{2,45 \cdot \varphi_y}} + t_1 + t_{py} \right]$	Дивись вище
30	Умови безпечного об'їзду нерухомої перешкоди застосуванням маневру «зміна смуги руху»	$S_a \geq \frac{V_a}{3.6} \cdot \left[K_M \cdot \sqrt{\frac{B_{ПП} + \frac{(Z_a + 3,6) \cdot V_a}{7143}}{1,22 \cdot \varphi_y}} + t_1 + t_{py} \right]$	Дивись вище
31	Коефіцієнт маневру	На сухому асфальтобетоні $\varphi = (0.7 \dots 0.8)$	V_a - швидкість руху заднього ТЗ км/год;

№	Параметр	Формула	Позначення у формулі
		$K_M = 1,12 + 0.00013 \cdot V_a$ На мокрому асфальтобетоні $\varphi = (0.4...0.6)$ $K_M = 1,05 + 0.00014 \cdot V_a$ На ожеледиці $\varphi = (0.1...0.2)$	

3.2 Інженерно-транспортна експертиза з дослідження технічного стану транспортних засобів

Основними завданнями судової інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод з дослідження технічного стану ТЗ є:

- встановлення несправностей ТЗ, причин їх утворення та часу виникнення (наприклад, до ДТП чи внаслідок неї або після неї), можливості виявлення несправності звичайно застосованими методами контролю за технічним станом ТЗ;
- визначення механізму впливу несправності на виникнення та розвиток пригоди.

Останнім часом досить інтенсивно розвивається напрям щодо встановлення причин утворення та часу виникнення несправностей ТЗ, не пов'язаних з ДТП – встановлення причин виходу з ладу двигуна ТЗ, трансмісії тощо.

Питання, що вирішуються при проведенні судової інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод з дослідження технічного стану ТЗ. Зазначені вище завдання цієї експертизи технічного стану ТЗ вирішуються у ході дослідження наступних питань:

- Які несправності, виходячи з вимог Правил дорожнього руху до технічного стану ТЗ, має система (механізм, вузол, агрегат) даного ТЗ?
- Чи є в досліджуваному ТЗ несправності, які могли бути технічною причиною виникнення ДТП?
- Коли, відносно моменту ДТП, до її настання чи в процесі її розвитку, виникли дані несправності?
- Яка причина відмови даного механізму, системи (рульового управління, гальмової системи тощо) ТЗ?
- Чи мав водій можливість виявити несправність до моменту ДТП?
- Чи мав водій технічну можливість запобігти пригоді за наявності даної несправності?
- Які причини виходу з ладу системи (механізму, вузла, агрегату) ТЗ – неналежна експлуатація, виробничі недоліки, неналежний ремонт тощо?

Особливості призначення судової інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод з дослідження технічного стану ТЗ. Зазначену експертизу доцільно проводити в максимально короткий після ДТП термін (для мінімізації впливу факторів неналежного зберігання). Однак після проведення транспортно-трасологічної експертизи, оскільки в ході виконання даного виду експертизи може відбуватись часткове розбирання об'єкту дослідження (транспортного засобу або його системи), тобто видозміна слідової інформації та конфігурації виступаючих частин на транспортному засобі.

Якщо призначається така експертиза, у документі про призначення експертизи (залучення експерта) достатньо викласти фабулу справи (провадження) і обставини, які стосуються особливостей об'єкта дослідження, знання яких може мати значення для експерта, наприклад, чи експлуатувався ТЗ після події, у якому стані були деталі (вузли), сполучені з деталями (вузлами), що досліджуються, тощо.

Разом з цим змістовний протокол огляду транспортного засобу може суттєво вплинути на якість виконання експертного висновку.

В протоколі огляду транспортного засобу повинні міститись наступні дані:

- характер і розташування пошкоджень транспортного засобу (опис пошкоджень повинен бути послідовно викладеним за локалізацією останніх на транспортному засобі, починаючи з місця розміщення основних пошкоджень, зокрема, у наступному порядку – спереду, зліва, ззаду, справа);

- наявність на транспортному засобі слідів контактної взаємодії з навколишніми предметами (об'єктами);

- завантаження транспортного засобу;

- стан робочої гальмівної системи;

- стан стоянкової гальмівної системи;

- стан рульового управління;

- стан елементів трансмісії і ходової частини.

Фотознімки у додатку до протоколу огляду транспортних засобів повинні бути чіткими, відповідати вимогам судової фотографії; вузлові та детальні фотознімки пошкоджень транспортного засобу повинні бути виконані з дотриманням вимог масштабної фотозйомки.

Ракурси зйомки підбираються таким чином, щоб надати інформацію про розташування пошкоджень на частинах ТЗ: надаються передній, задній та обидва бокові види ТЗ. Рекомендується також виконувати знімки із видом ТЗ зверху, як найбільш інформативні. Місця пошкоджень фотографуються крупним планом.

Формалізований алгоритм виконання судової інженерно-транспортної експертизи з дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод з дослідження технічного стану ТЗ. Виконання експертизи складається із підготовчого, дослідницького та заключного етапів.

На підготовчому етапі зорганізується:

- ознайомлення з матеріалами справи (провадження), що поступили на експертизу;

- визначення порядку надання на дослідження транспортного засобу;
- визначення місця проведення дослідження, необхідне інструментальне та приладове забезпечення;

– підбирання необхідної технічної літератури (у разі потреби).

На дослідницькому етапі:

– виконується зовнішній огляд транспортного засобу і агрегатів, які підлягають дослідженню; звертається увага на їх стан, цілісність корпусів, пильників, сальників, наявність підтікань робочої рідини і змащувальних матеріалів, їх наявність і рівень; виконується фотографування транспортного засобу і агрегатів, які підлягають дослідженню; фіксуються підтікання рідини і пошкодження цілісності;

– якщо стан транспортного засобу дозволяє, діагностика проводиться шляхом ходових випробувань, під час яких можуть бути виявлені несправності агрегатів;

– у разі можливості виконується комп'ютерна діагностика, діагностичний протокол потім приєднується до висновку;

– всі фази діагностичного дослідження фіксуються на фотокамеру, а за необхідності і на відеокамеру, відеозапис потім приєднується до висновку у якості додатку, алгоритм пошуку несправності при діагностичному дослідженні технічного стану ТЗ показаний на структурній схемі (рис. 1);

– у разі необхідності виконується демонтаж агрегату, в якому виявлено несправність і його подальше розбирання;

– якщо на час огляду агрегат, який має несправність, вже демонтований і розібраний, досліджуються його вузли і деталі;

– у разі необхідності окремі вузли і деталі можуть бути вилучені для встановлення причини їх руйнування із залученням експерта зі спеціальністю 10.3 «Дослідження деталей транспортних засобів».

На заключному етапі:

– складається загальний висновок експерта;

– оформлюються супровідні документи відповідно до правил діловодства.

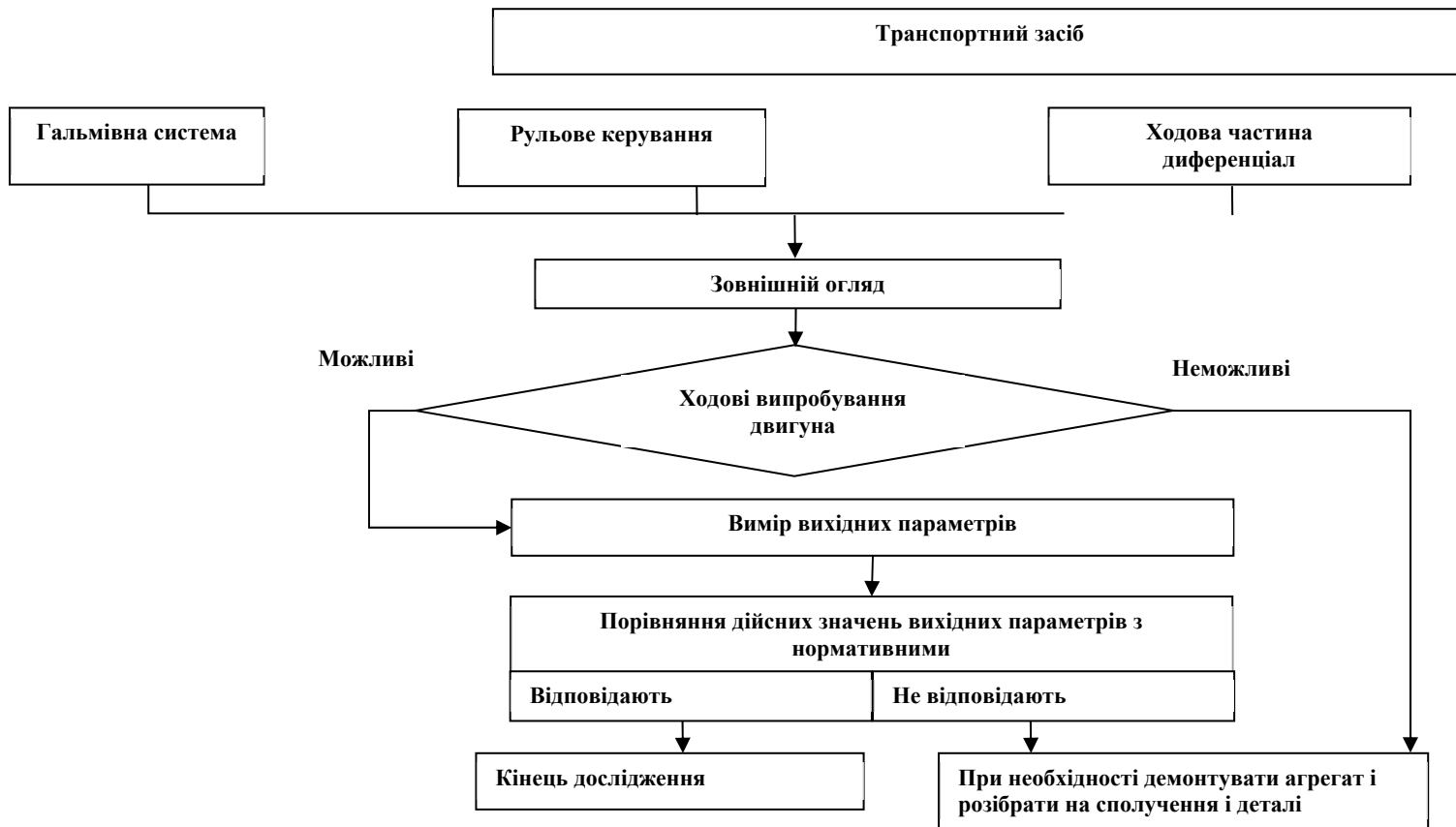


Рис. 1 Алгоритм пошуку несправності при діагностичному дослідженні технічного стану ТЗ.

3.3 Інженерно-транспортна експертиза з дослідження деталей транспортних засобів

Основними завданнями інженерно-транспортної експертизи з дослідження деталей транспортних засобів є:

– встановлення причин руйнування деталей ТЗ (внаслідок недоліків виготовлення, експлуатаційного зносу, в процесі ДТП тощо);

– встановлення часу руйнування певної деталі ТЗ відносно моменту ДТП.

Питання, що вирішуються при проведенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження деталей транспортних засобів:

– Яка причина руйнування наданої на дослідження деталі ТЗ (внаслідок недоліків виготовлення, експлуатаційного зносу, перевищення допустимих навантажень тощо)?

– Чи відбулося руйнування певної деталі ТЗ до пригоди або стало її наслідком?

Особливості призначення інженерно-транспортної експертизи з дослідження деталей транспортних засобів. Необхідність призначення та проведення даної експертизи виникає, як правило, коли під час дослідження якоїсь системи або вузла ТЗ, в процесі по елементної діагностики виявляється пошкодження деталі, яке могло призвести до виходу з ладу всієї системи або досліджуваного вузла.

Зазначена експертиза відповідно до наявних методик може потребувати видозміни об'єкту дослідження (вирізання фрагментів для мікроскопічних досліджень, виготовлення шліфів тощо) і це потрібно мати на увазі замовнику при призначенні такої експертизи.

Предметом комплексної інженерно-транспортної, фототехнічної та відеотехнічної експертизи є фактичні дані про механізм розвитку ДТП та обставини провадження (справи), що встановлюється за результатами дослідження, як за матеріалами провадження (справи) – схемами до протоколів огляду місця події, слідчих експериментів, вкопіюваннями з плану міста, діаграмами роботи світлофорних об'єктів; так і за відеозаписами події з камер відеоспостереження, відеореєстраторів та інших засобів відеофіксації.

Об'єктами дослідження комплексної інженерно-транспортної, фототехнічної та відеотехнічної експертизи є первинні матеріали огляду місця події, фотознімки у аналоговому і цифровому вигляді, відеозаписи з камер спостереження, відеореєстраторів, носії відео інформації в цифровій формі на вбудованих та знімних носіях (флеш-картки, диски, вбудована пам'ять цифрової техніки) тощо.

Завдання комплексної інженерно-транспортної, фототехнічної та відеотехнічної експертизи можуть мати як ситуаційний, так і ідентифікаційний характер.

До ситуаційних завдань комплексного інженерно-транспортної, фототехнічної і відеотехнічної експертизи відноситься визначення:

– значень швидкості руху транспортного засобу або пішохода перед зіткненням (наїздом);

– значень сповільнення або прискорення транспортного засобу на певних ділянках;

– часу руху (існування) перешкоди (пішохода);

– відстаней, які подолали транспортні засоби та/або пішохід, з охарактеризованого особою, яка призначила експертизу, моменту виникнення небезпеки для руху до моменту зіткнення (наїзду);

– режиму роботи світлофорного об'єкту на місці події, встановлення фактичних сигналів світлофора на час виникнення ДТП.

Ідентифікаційними завданнями даної комплексної експертизи є:

– визначення марки і моделі транспортного засобу за відеозаписом та фотозображенням;

– визначення приналежності слідів, залишених на проїзній частині, транспортному засобу тощо;

– визначення розміру (довжини) слідів та їх прив'язки до стаціонарних об'єктів і транспортних засобів;

– визначення розташування і траєкторії транспортного засобу на проїзній частині під час його руху;

– визначення взаємного розташування транспортних засобів на певних відрізках часу, визначення місця зіткнення (наїзду).

Питання, що вирішуються при проведенні комплексної інженерно-транспортної, фототехнічної та відеотехнічної експертизи. При проведенні цієї експертизи (дослідження) можливе вирішення наступних питань:

– Якою була швидкість руху транспортного засобу або пішохода перед зіткненням (наїздом) з урахуванням даних відеозапису?

– Чи гальмувався транспортний засіб перед зіткненням (наїздом) з урахуванням даних відеозапису?

– Чи прискорювався транспортний засіб перед зіткненням (наїздом) з урахуванням даних відеозапису?

– Який час пройшов з моменту виникнення небезпеки до моменту зіткнення (наїзду) з урахуванням даних відеозапису?

– Яку відстань відповідно до даних відеозапису подолали транспортний засіб (транспортні засоби) або пішохід з моменту виникнення небезпеки для руху (моменту зміни напрямку руху, моменту перетину ліній дорожньої розмітки тощо) до моменту зіткнення (наїзду)?

– Який сигнал світлофора був ввімкнений у певному напрямку на перехресті в певний момент (часовий інтервал)?

– Якою є марка і модель транспортного засобу, що зафіксований на відеозаписі (фотозображенні)?

– З урахуванням даних відеозапису (фотознімків) яким (якою) є розмір (довжина) слідів транспортного засобу, на якій відстані від стаціонарних (нерухомих) об'єктів вони розташовані?

– Як розташовувався транспортний засіб відносно проїзної частини, розмітки та інших предметів на момент пригоди, якою була траєкторія його руху з урахуванням даних відеозапису (фотознімків)?

– Де відносно елементів проїзної частини розташовувалось місце зіткнення (наїзду) з урахуванням даних відеозапису (фотознімків)?

3.4 Комплексна медико-інженерно-транспортна трасологічна експертиза

Основними завдання комплексної медико-інженерно-транспортної трасологічної експертизи є:

– встановлення механізму контактування тіла людини (наприклад пішохода) та ТЗ, зокрема встановлення положення пішохода відносно ТЗ у момент контактування;

– встановлення механізму випадіння тіла людини з ТЗ;

– встановлення місця знаходження осіб у (на) ТЗ у момент пригоди, в тому числі встановлення того з них, хто під час події перебував за кермом ТЗ.

Питання, що вирішуються при проведенні комплексної медико-інженерно-транспортної трасологічної експертизи:

– Який механізм контактування тіла людини та ТЗ?

– В якому положенні відносно до ТЗ знаходився пішохід у момент контактування?

– Який механізм випадіння тіла із ТЗ?

– Хто з осіб, які перебували в ТЗ під час ДТП (вказуються прізвища, імена та по батькові осіб), перебував за кермом?

Стислий аналіз методик комплексних медико-інженерно-транспортних трасологічних експертизи. Аналіз у цьому підрозділі роботи проводиться на загально-методичному рівні, а саме на рівні загальної будови (структури) експертного висновку комплексної експертизи. Ця будова дає уявлення про загальну послідовність дій під час проведення таких експертиз і визначається різними відомчими нормативами, що мають у цій частині певні відмінності.

За судово-медичними нормативами не надаються однозначні приписи щодо структури висновку комплексної медико-транспортно-трасологічної експертизи. Для заповнення даної прогалини можна використати рекомендації щодо порядку оформлення висновків у відділеннях судово-медичної криміналістики чи висновків комісійних експертиз, що має місце на практиці, а саме:

– згідно п. 1.24. Правил проведення судово-медичних експертиз (досліджень) у відділеннях судово-медичної криміналістики бюро судово-медичної експертизи, затверджених наказом МОЗ України від 17.01.1995 № 6, у висновку (акті) передбачені наступні розділи: вступна частина, дослідна частина, синтезуюча частина, підсумки, додатки; синтезуюча частина за цим нормативом дається у вигляді окремого розділу;

– згідно п. 21. Правил проведення комісійних судово-медичних експертиз в бюро судово-медичної експертизи, затверджених наказом МОЗ України від 17.01.1995 № 6 [94], у висновку комісійної експертизи повинні бути передбачені наступні розділи: вступна частина (включає титульний лист і питання, поставлені на вирішення експертизи); протокольна частина (включає в себе обставини справи, необхідні відомості з матеріалів справи і попередньої медичної документації, дані попередніх експертиз, а також (за наявності) дані розтину ексгумованого трупа, лабораторних досліджень речових доказів, стаціонарних (амбулаторних) обстежень потерпілого тощо); підсумки. Отже, відсутня синтезуюча частина, дослідна частина не позначена, можна зрозуміти, що в певній мірі вона інтерпретується протокольною частиною.

Відповіді на поставлені перед експертами питання надаються у підсумковій частині (її назва відрізняється від назви відповідної частини висновку експерта системи СЕУ МЮ України – висновки).

Згідно п. п. 4.12.-4.14., 4.16. Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень», затвердженої наказом МЮ України від 08.10.1998 № 53/5 в редакції наказу МЮ України від 17.02.2023 № 661/5 [100] структура висновку комплексної експертизи складається із вступної, дослідницької частин та заключної частини (висновків), особливістю її є наявність синтезуючого розділу в складі дослідницької частини комплексної експертизи.

Важливою особливістю комплексної експертизи є визначення провідної установи, представник (експерт) якої в комісії має функції провідного експерта чи голови експертної комісії. Таке визначення робиться замовником комплексної експертизи, при відсутності рішення замовника із цього питання – керівниками експертних установ за узгодженням між собою.

Висновок комплексної експертизи, як показує вище проведений аналіз, може бути оформлений як мінімум у двох варіантах, залежно від відомчої належності провідної експертної установи – до системи МОЗ України чи МЮ України. Ця відсутність уніфікованого підсумкового документу є окремою проблемою комплексної експертизи.

Спільний висновок за змістом п. п. 4.8-4.9 зазначеної Інструкції МЮ України підписується тільки в разі згоди комісії експертів із висновком, який виходить із сукупної оцінки результатів. У разі незгоди членів експертної комісії із сукупною оцінкою результатів та загальним висновком, складається декілька експертних висновків (за кількістю точок зору) або один, у якому вступна та дослідницька частина підписуються всіма експертами, а заключна – окремими, з відповідними висновками.

За старою Інструкцією про організацію проведення комплексних експертиз у судово-експертних установах СРСР, 1986 р., проведення комплексної експертизи складалося із підготовчого, дослідницького та заключного етапів [38]. На підготовчому етапі організувалося:

– ознайомлення членів комісії з матеріалами, що надійшли на експертизу;

- проведення наради комісії з метою з'ясування загальної задачі експертизи;
- визначення окремих задач;
- визначення послідовності застосування методів;
- визначення строків проведення окремих досліджень у межах загального строку проведення експертизи;
- якщо комплексній експертизі передувало проведення окремих експертиз, наводяться дані про ці експертизи.

На дослідницькому етапі:

- проводяться самостійні та (або) сумісні дослідження, хід яких відображається у відповідних розділах висновку із наведенням прізвищ експертів;
- проводиться узагальнення та оцінка результатів дослідження (організаційно – на підсумковому засіданні комісії), що відображається у синтезуючому розділі дослідження.

На заключному етапі:

- складається загальний висновок комісії експертів;
- у випадку, коли експерти не дійшли згоди, формулюються самостійні висновки в загальному висновку;
- якщо в ході досліджень не було отримано даних, достатніх для вирішення загальної задачі, формулюється спільний висновок про неможливість вирішення питання із обґрунтуванням причин, експертами – членами комісії надаються свої окремі висновки.

Н. М. Кристі, В. Ф. Алексєєв [64, с. 154-156] наполягають на тому, що при виконанні комплексних медико-автотехнічних експертиз для вирішення задачі встановлення особи, яка перебувала за кермом автомобіля, повинні бути визначені основні задачі судово-автотехнічного, судово-трасологічного та судово-медичного дослідження взаємодії кузова ТЗ із людьми, які знаходилися в ньому.

До задач автотехнічного дослідження вони відносять:

- визначення напрямку і величини інерційних сил, що діяли в процесі зближення ТЗ із перешкодою, в момент удару при наїзді на перешкоду і при відкиданні ТЗ від місця удару;
- визначення напрямів зміщення людей, які знаходились у ТЗ і частин ТЗ, з якими вони могли контактувати.

Задачами трасологічного дослідження є:

- аналіз процесу контактування частин кузова з одягом, взуттям, тілом людини;
- встановлення слідів та пошкоджень, що відповідають формі, розмірам і розташуванню частин ТЗ, якими були залишені ці сліди.

Задачами судово-медичного дослідження є:

- визначення напрямку дії, що призвела до утворення тілесних пошкоджень;
- визначення характеру і локалізації тілесних ушкоджень;
- приблизна кількісна оцінка сили удару за травмами.

Алгоритмізована комплексна методика медико-інженерної-транспортної трасологічної експертизи для встановлення положення особи відносно частин ТЗ у момент ДТП (пішохода відносно частин ТЗ використовується для встановлення моменту наїзду, факту знаходження певної особи на робочому місці водія ТЗ).

Опис об'єкту дослідження. Об'єктами дослідження є матеріалізовані джерела (матеріали провадження (справи) та речові докази), що містять інформацію про просторове розміщення тіла людини відносно ТЗ.

Відповідно до правил використання спеціальних знань у формі комплексної експертизи ці джерела опрацьовуються окремо судово-медичними експертами та експертами-транспортними трасологами з подальшим синтезуванням отриманих даних.

У судово-медичній частині комплексної експертизи підлягають вивченню наступні об'єкти:

- тіло людини (та його частини);
- висновки судово-медичних експертиз щодо дослідження тілесних ушкоджень, особливо, дані про механізм їх утворення;
- карта лікування хворого в медичній установі;
- амбулаторні карти лікування потерпілих.

В судово-транспортно-трасологічній частині комплексної експертизи вивчаються такі об'єкти:

- протокол огляду місця ДТП;
- схема як додаток до протоколу огляду місця ДТП;
- фототаблиця як додаток до протоколу огляду місця ДТП;
- встановлені фототехнічною експертизою уточнення щодо метричної прив'язки слідів на фотознімках із фототаблиці-додатку до протоколу огляду місця ДТП;
- протоколи огляду ТЗ;
- дані безпосереднього експертного огляду ТЗ;
- показання свідків про локалізацію слідів на місці події та на ТЗ за протоколами їх допиту та схемами-додатками до них.

Безпосереднім об'єктом дослідження в комплексній експертизі виступає комплекс ознак, за якими визначаються особливості просторового розміщення тіла людини відносно ТЗ:

а) складова диференціюючих ознак, отримана за допомогою спеціальних судово-медичних знань:

- щодо локалізації тілесних ушкоджень;
- щодо опису тілесних ушкоджень (форма, розміри, відносне розміщення, абсолютне розміщення відносно підшв);
- щодо механізму утворення тілесних ушкоджень;
- щодо аналізу природи нашарувань біологічного походження на поверхнях ТЗ.

б) складова диференціюючих ознак, отримана за допомогою спеціальних судово-транспортно-трасологічних знань:

- щодо локалізації механічних пошкоджень на ТЗ;

– щодо опису пошкоджень та пошкоджених (чи тих, що містять нашарування біологічного походження) деталей ТЗ (форма, розміри, відносне розміщення, абсолютне розміщення відносно поверхні землі);

– щодо аналізу дії зусиль, що прикладались до частин автомобіля в різних фазах ДТП.

Задачі дослідження формуються питаннями:

– В якому положенні відносно частин ТЗ знаходився потерпілий у момент наїзду на нього?

– Чи знаходилась певна особа в момент ДТП на робочому місці водія ТЗ? (чи в певному місці салону ТЗ).

Умови дослідження визначаються рівнем інформативності слідової бази. Переважно це питання відноситься до стану транспортного засобу (ТЗ) – знаходиться він у відновленому чи невідновленому стані. Дані про тілесні ушкодження практично завжди містяться в матеріалах провадження (справи).

Перелік технічних засобів і матеріалів. Рулетка 1-3 м із сантиметровими поділками, база даних на ТЗ, ТЗ – учасник ДТП (або ТЗ такої самої моделі), статист (статисти) з антропометричними даними, які є аналогічними даним потерпілих.

Операційний блок. Текстовий алгоритм:

1. Підготовча (попередня) стадія:

1.1. Ознайомлення з постановою (ухвалою) про призначення комплексної експертизи;

1.2. Визначення провідної установи для цієї судової комплексної експертизи, обрання складу експертної комісії (голова комісії – представник провідної експертної установи), загальне планування дій експертної комісії (реалізується письмово із повідомленням замовника про хід комплексної експертизи);

1.3. Ознайомлення з обставинами події за описовою частиною постанови (ухвали) та наданими матеріалами провадження (справи);

1.4. Встановлення достатності матеріалів провадження (справи) для кожної частини дослідження;

1.5. Направлення клопотання про надання додаткових матеріалів (у разі їх недостатності для проведення експертизи);

1.6. З'ясування задачі дослідження, визначення тактики (послідовності етапів), складання плану проведення досліджень;

1.7. Попередня підготовка приладів та матеріалів;

2. Судово-медичний аналіз:

2.1. Вивчення матеріалів справи за цим напрямом спеціальних знань:

2.1.1. Вивчення висновків попередніх судово-медичних експертиз із метою визначення даних щодо тілесних ушкоджень на потерпілих;

2.1.2. Вивчення висновків попередніх медико-криміналістичних експертиз із дослідження одягу та взуття потерпілих (за їх наявності);

2.1.3. Вивчення висновків попередніх судово-медичних експертиз із дослідження речовини нашарування біологічного походження на частинах ТЗ;

2.1.4. Вивчення інших матеріалів провадження (справи), які містять інформацію про тілесні ушкодження (зокрема, пояснень та протоколів огляду, освідування, допитів свідків тощо);

2.2. Безпосереднє судово-медичне дослідження потерпілих (за наявної можливості);

2.3. Отримання даних про механізм утворення тілесних ушкоджень на потерпілих;

2.4. Аналіз достатності даних в аналізованих джерелах інформації;

2.5. Направлення клопотання експерта щодо судово-медичної частини дослідження (у випадку недостатності даних);

3. Судово-транспортно-трасологічний аналіз (проводиться паралельно із судово-медичним аналізом із обміном проміжними результатами):

3.1. Вивчення матеріалів справи (провадження) за цим напрямом спеціальних знань:

3.1.1. Вивчення протоколу огляду місця ДТП та схеми – додатку до нього;

3.1.2. Вивчення фототаблиці – додатку до протоколу огляду місця події;

3.1.3. Вивчення висновків попередніх судових транспортно-трасологічних експертиз із метою визначення даних щодо пошкоджень на ТЗ та механізму їх утворення;

3.1.4. Вивчення висновків попередніх судово-трасологічних експертиз із дослідження відбитків рук, одягу тощо (за їх наявності);

3.1.5. Вивчення інших матеріалів провадження (справи), які містять інформацію про пошкодження на ТЗ (зокрема, пояснень та протоколів оглядів, допитів свідків тощо);

3.2. Безпосереднє дослідження пошкоджень на ТЗ (за наявної можливості);

3.3. Отримання даних про механізм утворення пошкоджень на ТЗ та напрямку дії деформуючих зусиль;

3.4. Аналіз достатності даних у аналізованих джерелах інформації;

3.5. Направлення клопотань експерта щодо транспортно-трасологічної частини дослідження (у випадку недостатності даних);

4. Стадія синтезуючого дослідження (проводиться спільно членами комісії експертів):

4.1. На підставі здобутих судово-медичних та транспортно-трасологічних даних здійснюється моделювання контактної взаємодії тіла потерпілого із частинами ТЗ (уявне, площинне, комп'ютерне чи безпосереднє фізичне);

4.2. Оцінка повноти комплексного дослідження;

4.3. При неповноті комплексного дослідження складається план додаткових досліджень із метою конкретизації висновку, продовження досліджень;

5. Формулювання висновків:

5.1. Категоричне вирішення експертної задачі;

5.2. Умовно-категоричне вирішення експертної задачі;

5.3. Неможливість однозначного вирішення експертної задачі;

5.4. Відмова від дослідження з причини відсутності вихідних даних (і ненадання їх на клопотання експертів).

3.5 Комплексна дорожньо-технічна і інженерно-транспортна трасологічна експертиза

Предметом комплексної дорожньо-технічної і інженерно-транспортної трасологічної експертизи з визначення впливу дорожнього фактору на оцінку дій водіїв у разі вчинення ДТП є фактичні дані про технічний рівень та експлуатаційний стан складових автомобільної дороги та дії водіїв за певних дорожніх умов.

Завданням комплексної дорожньо-технічної і інженерно-транспортної трасологічної експертизи з визначення впливу дорожнього фактору на оцінювання дій водіїв у разі вчинення ДТП є встановлення впливу (технічного причинно-наслідкового зв'язку) невідповідностей експлуатаційного стану складової (складових) автомобільних доріг вимогам нормативів і безпеці дорожнього руху на виникнення ДТП.

Зазначена задача виконується після встановлення відповідності експлуатаційного стану складових автомобільних доріг (дорожнього покриття, рівності, коефіцієнта зчеплення, технічних засобів та інженерного облаштування) вимогам нормативів (ДБН, ДСТУ, СОУ, ГБН тощо) і безпеці дорожнього руху (встановлюється експертом у галузі дорожньо-технічної експертизи) та встановлення відповідності дій водія транспортного засобу при фактичному експлуатаційному стані складових автомобільних доріг у разі виникнення ДТП (встановлюється експертом-автотехніком).

Питання, що вирішуються при проведенні комплексної дорожньо-технічної і інженерно-транспортної трасологічної експертизи. При проведенні цієї експертизи з визначення впливу (технічного причинно-наслідкового зв'язку) фактичного експлуатаційного стану складових автомобільної дороги на оцінку дій водіїв у разі виникнення ДТП можливо вирішення наступних питань:

– Чи відповідає експлуатаційний стан складових автомобільної дороги (рівність, коефіцієнт зчеплення та шорсткість тощо) нормативним вимогам до них за умовами забезпечення безпеки дорожнього руху?

– Чи мав водій транспортного засобу попередити ДТП за фактичним експлуатаційним станом складових автомобільної дороги?

– Чи був водій належним чином попереджений про фактичний експлуатаційний стан складових автомобільної дороги шляхом установлення технічних засобів організації та регулювання дорожнього руху?

– Чи впливав (знаходився в причинно-наслідковому зв'язку) експлуатаційний стан складових автомобільної дороги на факт виникнення ДТП?

– Чи впливало (знаходилося у причинно-наслідковому зв'язку) неналежне встановлення технічних засобів організації та регулювання дорожнього руху на факт виникнення ДТП?

Предметом інженерно-транспортної трасологічної експертизи є фактичні дані про механізм слідоутворення на ТЗ, опорній поверхні та навколишній обстановці, механізм розвитку ДТП та обставини справи, які встановлюються за

результатами дослідження слідів безпосередньо на транспортних засобах та за наданими матеріалами провадження (справи) – схемами до протоколів огляду місця пригоди, описами та фотознімками пошкоджень ТЗ.

Об'єктами дослідження інженерно-транспортної трасологічної експертизи є транспортні засоби, об'єкти з якими вони контактували перед та в процесі пригоди, первинні матеріали огляду місця пригоди, фотознімки у аналоговому і цифровому вигляді, описи пошкоджень тощо.

Основними завданнями інженерно-транспортної трасологічної експертизи є:

- визначення механізму утворення пошкоджень на ТЗ внаслідок їх контактної взаємодії;
 - встановлення частин ТЗ, які входили в контакт у первинний момент зіткнення, та напрямків прикладання деформуючих зусиль;
 - встановлення частин ТЗ, які контактували із пішоходом (перешкодою);
 - встановлення кута взаємного розташування ТЗ;
 - встановлення взаємного розташування ТЗ відносно меж та поздовжньої осі дороги;
 - визначення місця зіткнення чи місця наїзду на пішохода (перешкоду);
 - встановлення факту стану ТЗ (рухомий чи нерухомий) у момент пригоди (зіткнення);
 - встановлення особливостей пересування водія та пасажирів у салоні автомобіля внаслідок зіткнення ТЗ чи наїзду на перешкоду;
 - встановлення факту належності залишених на місці ДТП слідів коліс та інших виступаючих частин ТЗ, а також деталей та частин певному ТЗ.
- Методами транспортної трасології можуть вирішуватись також завдання з встановлення характеру пошкоджень на шинах коліс ТЗ, гнучких гальмових шлангах ТЗ, різьбових з'єднаннях деталей ТЗ та часу їх виникнення відносно ДТП.

Питання, що вирішуються при проведенні інженерно-транспортної трасологічної експертизи. При проведенні транспортно-трасологічної експертизи можливо вирішення наступних типових питань:

- Чи залишені певні сліди на місці ДТП (вказується, які саме) ходовими частинами (колесами, шинами, гусеницями тощо) даного ТЗ?
- Який механізм контактування ТЗ?
- Яким було взаємне розташування транспортних засобів під час їх зіткнення?
- Яким було взаємне розташування ТЗ і перешкоди (пішохода) під час наїзду на останню (останнього)?
- Який з транспортних засобів під час їх зіткнення стояв, а який рухався?
- На якому місці дороги сталося зіткнення транспортних засобів (наїзд на пішохода)?
- Який механізм утворення слідів на ТЗ (опорній поверхні)?
- У якому напрямку відносно слідосприймальної поверхні рухався ТЗ?
- Чи могли пошкодження, наявні на ТЗ, виникнути за вказаних обставин?

3.6 Терміни та їх визначення

агрегат ТЗ – складальна одиниця, яка має повну взаємозамінність, можливість складання окремо від інших складових частин виробу здатність виконувати певну функцію у виробі або самостійно;

база ТЗ – відстань між передньою і задньою осями ТЗ;

видимість – можливість розрізняти особливості навколишньої обстановки, яка обумовлена ступенем освітленості проїзної частини дороги, її елементів, а також прозорістю повітря;

виробничий недолік – обумовлюється порушеннями технології виготовлення, недотриманням вимог конструкторської документації при виготовленні, використанні некондиційних матеріалів і комплектуючих елементів, недостатнім контролем якості в процесі виробництва і т. ін.;

відстань загальної видимості – відстань від передньої частини ТЗ, на якій водій зі свого робочого місця чітко розрізняє елементи проїзної частини, орієнтування за якими дозволяє керувати ТЗ у межах відповідної смуги;

відстань конкретної видимості – відстань від передньої частини ТЗ, на якій водій за характерними ознаками може чітко визначити перешкоду на проїзній частині;

вузол ТЗ – складальна одиниця, яку можна скласти окремо від інших складових частин виробу або від виробу в цілому, і яка може виконувати певні функції у виробі одного призначення тільки разом з іншими складовими частинами;

гальмівний шлях – відстань, яку транспортний засіб долає від початку до кінця гальмування;

гальмування ТЗ – зменшення водієм швидкості транспортного засобу шляхом використання гальм або двигуна;

деталь ТЗ – виріб, виготовлений з матеріалу, однорідного за найменуванням та маркою без використання складальних операцій;

дорожньо-транспортна обстановка – сукупність подій, які розвиваються на дорозі, обумовлених взаємодією водія та інших учасників руху у визначених просторово-часових межах;

заходи до запобігання ДТП – комплекс дій водія транспортного засобу при виникненні небезпечної обстановки, які спрямовані для уникнення ДТП;

зупинний шлях – відстань, яка необхідна водію для зупинки ТЗ шляхом гальмування при заданій швидкості у конкретних умовах;

коефіцієнт зчеплення шин з дорогою – відношення між максимальним дотичним зусиллям, яке діє вздовж дороги на площі контакту заблокованого колеса ТЗ з дорожнім покриттям і нормальною реакцією в площі контакту колеса з дорожнім покриттям;

кут взаємного розташування ТЗ – кут між поздовжніми осями транспортних засобів; визначається, зазвичай, шляхом натурного моделювання; величина кута, зазвичай, вимірюється проти ходу годинникової стрілки;

марка ТЗ – умовне позначення моделі ТЗ; включає в себе, зазвичай, назву фірми-виробника скорочене або повне, та числовий код або назву моделі (для прикладу: BMW-318, Volkswagen Passat тощо);

механізм ДТП – процес розвитку події ДТП з моменту виникнення небезпечної обстановки для водія, дії якого знаходились у причинному зв'язку з пригодою і до моменту, коли настання шкідливих наслідків за взаємозв'язок причин припиняється (або до моменту припинення руху ТЗ і відкинутих об'єктів);

місце зіткнення (наїзду) ТЗ – місце, де в момент первинного контакту знаходилися ТЗ і перешкода (інший транспортний засіб, пішохід, предмет, яким стався контакт ТЗ та ін.); геометрично місце зіткнення визначається як проекція точки первинного контакту на проїзну частину;

модель ТЗ – конкретна конструкція ТЗ будь-якого типу, яка визначається виконанням і компоновкою його основних вузлів та агрегатів;

небезпека для руху – зміна дорожньої обстановки (зокрема, поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися; окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку;

неможливість однозначного вирішення експертної задачі (встановити не вдалось можливим) – коли результати дослідження за наданим комплексом вихідних даних мають два чи більше варіантів вирішення, які за змістом є протилежними;

неналежна експлуатація – така, що не відповідає вимогам виробника та призводить до виникнення несправностей;

неналежний ремонт – такий, що не відповідає технологічним вимогам виробника;

оглядовість з місця водія – можливість бачити з місця водія дорожню обстановку на смузі руху і по обидві сторони від неї, а також простір на деякій висоті над ТЗ;

перешкода для руху – нерухомий об'єкт у межах смуги руху транспортного засобу або об'єкт, що рухається попутно у межах цієї смуги (за винятком транспортного засобу, що рухається назустріч загальному потоку транспортних засобів) і змушує водія маневрувати або зменшувати швидкість аж до зупинки транспортного засобу;

повний зупинний шлях ТЗ – відстань, яку долає ТЗ з моменту реагування його водія на небезпеку до зупинки у режимі екстреного гальмування;

речова інформація на місці ДТП – розташування транспортних засобів у кінцевих положеннях на інших предметів які мають відношення до ДТП на проїзній частині;

сліди контактної взаємодії ТЗ з навколишніми предметами (об'єктами) – сліди на елементах обладнання проїзної частини (електроопорах, огороженнях тощо), утворені унаслідок контакту з ним транспортного засобу;

слідова інформація на місці ДТП – сукупність слідів, залишених ТЗ на проїзній частині, осипань ґрунту і уламків деталей;

сповільнення – просторово-часова міра зміни руху при зниженні швидкості ТЗ у заданий момент часу;

технічна можливість уникнення ДТП – можливість уникнення наїзду (зіткнення, перекидання) шляхом зниження швидкості, зупинки транспортного засобу або маневру, яка визначається технічними даними ТЗ дорожньою обстановкою і відповідною нормативною величиною часу реакції водія; водій має технічну можливість уникнути пригоди, якщо встигає зупинитись до місця можливої зустрічі з перешкодою або об'їхати її, або знизивши швидкість дозволяє рухомій перешкоді вийти за межі небезпечної зони;

технічна причина виникнення ДТП – причина виникнення ДТП, яка пов'язана лише з фізичними закономірностями безвідносно до суб'єктивного відношення до неї учасників пригоди і самого експерта;

технічний стан ТЗ – сукупність властивостей, схильних до зміни в процесі експлуатації та встановлених нормативними документами параметрів ТЗ, які визначають можливість використання ТЗ за призначенням;

технічні вимоги Правил дорожнього руху – вимоги, які пов'язані лише з фізичними закономірностями та не відносяться до суб'єктивної оцінки, для якої не потрібні спеціальні знання судового автотехнічного експерта;

тип ТЗ – складова частина класифікаційної групи – виду ТЗ, яка визначається, зазвичай, ознаками, які відображують граничні можливості використання ТЗ за їх призначенням: граничною вантажопідйомністю, потужністю силової установки, габаритами, масою та ін.;

траєкторія руху ТЗ – уявна лінія, по якій рухається ТЗ;

трансмсія ТЗ – сукупність агрегатів і механізмів ТЗ, які передають крутний момент двигуна ведучим колесам і змінюють крутний момент і оберти за величиною і напрямом;

учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху в якості водія, пішохода, пасажирів ТЗ;

ходовою частиною ТЗ – сукупність елементів, що створюють візок ТЗ; до ходової частини відносяться рама, передня і задня підвіски, передній і задній мости, колісні вузли, колеса;

час запізнення спрацювання гальмового приводу – інтервал часу від початку гальмування до моменту появи сповільнення;

час наростання сповільнення – інтервал часу монотонного зростання сповільнення до моменту, коли сповільнення набуває усталеного значення;

час реакції водія – інтервал часу від моменту появи у полі зору водія сигналу про перешкоду (небезпеку) до початку дій водія, спрямованих на відвернення дорожньо-транспортної пригоди;

шорсткість дорожнього покриття – наявність на поверхні дорожнього покриття нерівностей, які не ведуть до деформації шини і забезпечують зчеплення з нею.

РОЗДІЛ 4

АВТОТОВАРОЗНАВЧА ЕКСПЕРТИЗА З ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

4.1 Історичні передумови становлення та розвитку автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів

Починаючи із зародження автомобільної промисловості наприкінці ХХ століття автомобільний транспорт відіграє важливу роль у забезпеченні життєдіяльності суспільства. *Автомобільний транспорт* – це вид транспорту, який здійснює перевезення вантажів і пасажирів на безрейкових шляхах із використанням колісного рушія. Це найбільш масовий вид транспорту для перевезення пасажирів на короткі та середні відстані. Основна сфера його діяльності – перевезення вантажів будь-якої вартості на невеликі та середні відстані. Застосування сучасних технологій за типом контейнерних перевезень розширює сферу застосування автомобільного транспорту для перевезення вантажів.

Основні переваги автомобільного транспорту:

- маневреність та велика рухливість, мобільність;
- доставка вантажів (пасажирів) «від дверей до дверей» без додаткових перевантажень чи пересадок на шляху прямування;
- автономність руху транспортного засобу;
- висока швидкість доставки;
- широка сфера застосування за територіальною ознакою, видами вантажу і системами сполучення;
- більш короткий шлях проходження порівняно з природними шляхами водного транспорту.

Відносні недоліки автомобільного транспорту:

- велика собівартість;
- велика паливо енергоємність;
- велика металоємність;
- низька продуктивність одиниці рухомого складу (130-150 тис. т-км на рік);
- найбільша трудомісткість (на один транспортний засіб потрібно не менше одного водія);

– забруднює навколишнє середовище.

На сучасному етапі значення його незмірно виросло. Сьогодні існування будь-якої держави немислиме без автомобільного транспорту. Тобто, автомобільний транспорт є однією з важливих галузей господарства, забезпечує, поряд з іншими видами транспорту, розвиток туризму, виробництво та обіг продукції промисловості й сільського господарства, потреби будівництва, задовольняє потреби населення в перевезеннях, а також сприяє зміцненню оборони України.

Зростання населення, збільшення споживання матеріальних ресурсів, урбанізація, науково-технічна революція, а також природно-географічні, економічні, політичні, соціальні і інші фундаментальні чинники призвели до того, що транспорт у світі отримав небачений розвиток як в масштабному (кількісному), так і в якісному відношенні. Нарівні зі зростанням протяжності мережі шляхів сполучення традиційні види транспорту зазнали корінної реконструкції: значно збільшився парк рухомого складу, у багато разів підвищилася його провізна здатність, підвищилася швидкість руху. У той же час постали транспортні проблеми. Ці проблеми переважно стосуються міст і зумовлені надмірним розвитком автомобілебудування. Гіпертрофований автомобільний парк великих міст Європи, Азії і Америки створює постійні «пробки» на вулицях міст і позбавляє себе переваг швидкого і маневреного транспорту та серйозно погіршує екологічну обстановку.

Автомобільний транспорт як особливо динамічна система завжди був одним із перших споживчих досягнень і відкриттям самих різних наук, включаючи фундаментальні. Більш того, в багатьох випадках він виступав замовником послуг науки і стимулював її власний розвиток. Важко назвати галузь досліджень, що не мала відношення до автомобільного транспорту. Особливе значення для його прогресу мали фундаментальні дослідження у галузі таких наук, як математика, фізика, механіка, термодинаміка, гідродинаміка, оптика, хімія, геологія тощо. У неменшій мірі автомобільний транспорт мав потребу і потребує результатів прикладних досліджень, що проводяться в галузі металургії, машинобудування, електромеханіки, будівельної механіки, телемеханіки, автоматики, електроніки тощо. У свою чергу деякі відкриття і досягнення, отримані в рамках власне транспортних наук, збагачують інші науки і широко використовуються в багатьох нетранспортних сферах народного господарства. Подальший прогрес транспорту вимагає використання останніх результатів науки, що постійно оновлюються, і передової техніки та технології.

У результаті світового розвитку машинобудівництва на дорогах все частіше можна зустріти незвичайний вид транспорту – електромобіль. Попит на нього постійно зростає, перш за все, через економічні кризи, збільшення вартості бензину і газу, погіршення екології. Майбутнє електромобілів є очевидним і неминучим. У найближчі кілька років різноманітність їхніх моделей збільшиться, вони заповнять дороги в усьому світі завдяки тому, що роблять поїздку комфортною для водія і безпечною для навколишнього середовища.

Зростання продажів і вдосконалення моделей дозволять виключити існуючі недоліки електрокарів, роблячи ці машини бездоганними за експлуатаційними характеристиками, динамічними і швидкісними властивостями.

Основні переваги електрокарів над автомобілями, які працюють на бензині:

- електродвигун має малу вагу;
- довговічність і простота в обслуговуванні;
- екологічність;
- високий ККД;
- підзарядка при зниженні швидкості;
- двигун фактично не виробляє звук;
- економічність;
- обслуговування та експертного огляду вимагає виключно ходова частина;
- у електрокарі немає паливної системи, масла, свічок і безлічі інших деталей, які присутні в класичних автомобілях і ускладнюють експлуатацію;
- надійність і довговічність експлуатації.

Сучасні ритми життя суттєво вплинули на зростання кількості автотранспорту, що використовується в цілому світі. Автомобіль та його роль у житті людини стала досить значущою. Автомобілі охопили всі верстви населення нашої планети, як малозабезпечених, так і багатіів. Якщо перші готові придбати бувший у використанні КТЗ, пошкоджений водою після природної стихії або ДТП, то останні вишукують новітні моделі розкішних автомобілів у автосалонах.

Як і раніше актуальна для України проблема доріг: розвиток мережі не встигає за збільшенням кількості транспортних засобів. З початку економічних реформ в Україні парк автомобільного транспорту значно виріс та зіштовхнувся із проблемами збільшення швидкості руху, тобто створення нових автомобільних шляхів.

Все більше громадян нашої країни стають щасливими власниками «залізного коня», а в деяких сім'ях налічується по декілька автомобілів чи мотоциклів. Все це, в поєднанні з іншими умовами, не могло не вплинути на зростання рівня дорожньо-транспортних пригод на автодорогах, а відповідно, – збільшення кримінально-правових і цивільно-правових наслідків користування транспортними засобами. Зросла необхідність у проведенні автотоварознавчих досліджень, які отримали розвиток в цивільно-страховій діяльності та стали більш актуальними для органів досудового розслідування та судової влади.

4.2 Поняття, предмет та завдання автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів

Оцінка транспортних засобів – це комплекс досліджень із визначення ринкової вартості транспортного засобу на конкретну дату виникнення правовідносин між фізичними і юридичними особами або державою, що пов'язані з реалізацією права власності на транспортні засоби, розпорядженням і використанням транспортних засобів.

При оцінці автомобілів та інших транспортних засобів враховується його фізичний стан (результати зносу, пластичних деформацій, корозії, зміни фізико-хімічних якостей матеріалів; укомплектованість транспортного засобу; термін його експлуатації; величини пробігу; умови, в яких він використовувався), та інші фактори (досягнення науково-технічного прогресу, державні обмеження, імпорт, товарні ринки, зняття з виробництва транспортних засобів, закінчення виробництва запчастин).

Оцінка транспортних засобів та спеціалізованої техніки проводиться для:

- продажу (з метою обчислення податку з доходів фізичних осіб, військового збору у випадках визначених ст. 173 Податкового кодексу України);
- для цілей бухгалтерського обліку (в тому числі для підтвердження реалізації автомобіля за ціною, що відповідає рівню звичайних цін (відповідно до положень Податкового кодексу України);
- отримання кредиту в банку чи передачі транспортного засобу у фінансовий лізинг;
- поділу майна подружжя в суді;
- прийняття спадщини (для нотаріуса);
- внесення до статутного капіталу юридичної особи;
- підтвердження митної вартості (при розмитненні);
- оформлення договору оренди транспортного засобу;
- визначення розміру збитку, завданого власнику транспортного засобу;
- страхуванні транспортного засобу;
- списання з балансу підприємства (установи, організації);
- інші цілі.

Предметом автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів є фактичні дані (факти, обставини) про технічний стан та характеристики КТЗ, окремих його складових, а також їх відповідність зазначеному у документації (сервісній книжці), інформація про аналоги КТЗ, факти купівлі-продажу, оренди, відчуження, ліквідації, бухгалтерські дані про придбання, ремонти, модернізацію, виводу з експлуатації КТЗ, комплектуючих, вузлів та агрегатів, обладнання тощо.

З огляду на багатозначність поняття «колісний транспортний засіб» та їх різноманітність, здавна застосовувалася процедура поділу всієї сукупності даних об'єктів за певними ознаками. Такий поділ сприяє взаєморозумінню між фахівцями у сфері транспорту та тими, хто має відношення до володіння, експлуатації, користування КТЗ та проведення експертизи КТЗ.

Основним критерієм для визначення ринкової вартості КТЗ є дослідження технічного стану та засобів, що передбачає ідентифікацію об'єкта, оцінку технічних властивостей КТЗ в цілому, визначення джерела походження даного КТЗ, визначення технічного стану окремих його складових, технічне дослідження пошкоджень, дослідження змісту реєстраційних документів на предмет відповідності їх нормативно-правовим актам, вирішення питань щодо реконструкції та модернізації як КТЗ в цілому, так і окремих його складових тощо.

Завданням автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів є класифікація та ідентифікація, визначення їх вартості, визначення розміру збитків та вартості ремонтно-відновлювальних робіт, визначення технічного стану у відповідності до наданої документації тощо.

До основних завдань цієї експертизи з оцінки автомобілів слід віднести:

– визначення вартості наданих на дослідження об'єктів КТЗ, які використовуються також і для оцінки майна військового призначення. В переважній більшості випадків це визначення ринкової вартості або неринкового виду вартості;

– визначення залишкової вартості відтворення (заміщення);

– визначення типу та призначення наданих на дослідження об'єктів;

– визначення характеристик та властивостей наданих на дослідження об'єктів відповідно до Українського класифікатора товарів зовнішньоекономічної діяльності;

– визначення виробника, країни походження, року виготовлення наданих на дослідження об'єктів (завдання виконується комплексно, разом з експертами-трасологами);

– визначення змін показників якості наданих на дослідження об'єктів (завдання виконується комплексно, з відповідними фахівцями з експлуатації подібного майна);

– визначення розміру матеріального збитку, заподіяного в результаті пошкодження або знищення майна.

Також, не є секретом, що навіть та техніка, яка перебувала на обліку у відповідних державних підприємствах, ресурс та напрацювання якої ще не вичерпалися та могли бути подовжені, що було технічно можливим та економічно доцільним, була відчужена та реалізована як надлишкове майно за цінами, що не відповідають реальному рівню цін на українському ринку для аналогічних виробів у подібному якісному стані.

На даний час при проведенні судових експертиз майна і техніки спеціального призначення, експерт стикається з проблемою відсутності будь-якої цінової інформації щодо продажу об'єктів, що за своїми технічними характеристиками відповідають об'єкту дослідження та необхідна для проведення експертизи інформація.

Це обумовлюється, по-перше, обмеженою кількістю угод купівлі-продажу різного роду КТЗ, державних замовлень на побудову спеціалізованих КТЗ, по-друге, відповідно закритою інформацією щодо побудови українськими заводами (підприємствами), продажу або придбання державою в особі профільних підприємств і суб'єктів господарювання КТЗ.

Під час проведення автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів використовуються такі основні поняття:

«Оцінювати» – дієслово, яке тлумачиться як «призначати ціну чому-небудь, визначати вартість чогось», то в контексті автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів воно означає: визначати ціну

КТЗ, встановлювати вартість, оцінювати складові КТЗ, оцінювати КТЗ із врахуванням додаткового обладнання, встановлювати вартість пошкодженого КТЗ тощо, тобто давати висновок про якість чи цінність досліджуваного КТЗ станом на дату оцінки. Оскільки процес оцінки охоплює всі ці значення, при проведенні судової експертизи експерт не тільки визначає цінність оцінюваного КТЗ, але і встановлює кількісні та якісні параметри для визначення цінності.

Термін «оцінка» може означати дію по оцінці, чи висновок про вартість, чи експертизи, у якому представлені результати досліджень.

При оцінці колісних транспортних засобів можуть застосовуватися різні види вартості.

Вартість (оцінка КТЗ) – це:

- грошовий вираз цінності об'єкта власності;
- поточна вартість майбутніх вигід, що приносить власність її власнику;
- вартість КТЗ, що можна одержати в обмін на інший;
- поточна вигода в грошовому виразі, що власник може одержати від продажу власності.

Ціна – це сума, яка виплачується за об'єкт власності, що звичайно відбиває рівень собівартості та прибутку і, як правило, не рівна оцінній вартості.

В основу всієї оціночної діяльності покладається поняття ринкової вартості. Загальне визначення цього виду вартості сформульовано в стандарті Міжнародного комітету зі стандартів оцінки майна (МКСОМ) «Ринкова вартість як база оцінки».

Ринкова вартість – це розрахункова величина рівна грошовій сумі, за якою передбачається перехід майна з рук у руки на дату оцінки в результаті комерційної угоди між добровільним покупцем і добровільним продавцем після адекватного маркетингу; при цьому вважається, що кожна зі сторін діяла компетентно, розрахунково і без примусу.

При оцінці колісних транспортних засобів широко використовуються наступні *види вартості*:

- вартість відтворення;
- вартість заміщення;
- вартість з урахуванням зносу, у пошкодженому стані після ДТП;
- ліквідаційна вартість;
- вартість ліквідації;
- утилізаційна вартість;
- вартість скрапу;
- страхова вартість.

Крім зазначених видів вартості у практиці використовують і деякі інші: *вартість відновлення (витрати на відновлення)* – величина витрат на ремонт, на відновлення до початкового стану.

При оцінці колісних транспортних засобів (спеціалізованих) використовуються визначені принципи. Основу оцінки складають чотири групи принципів:

- заснованих на уявленнях покупця-інвестора;
- пов'язаних з виробництвом;
- пов'язаних з ринковим середовищем;
- найбільш ефективного використання.

При оцінці визначеного об'єкта можуть одночасно використовуватися деякі з наведених принципів, але не обов'язково усі.

Принципи, засновані на уявленнях покупця-інвестора:

корисність – це здатність активу задовольняти потреби користувача в даному місці і протягом даного періоду часу. Корисність для кожного власника індивідуальна і виражається в здатності активу приносити дохід його потенційному власнику;

заміщення – розважливий і обізнаний покупець не заплатитиме за об'єкт власності більше, ніж він може заплатити за іншу власність, еквівалентної якості і корисності. Цей принцип є основою всіх трьох підходів до оцінки будь-якого активу: витратного, ринкового і дохідного;

передбачення – вартість створюється очікуванням вигід, що можуть бути отримані в майбутньому. Це дуже важливий принцип, що визначає логіку будь-якого покупця-інвестора. Дійсно, має сенс сьогодні вкладати гроші в той об'єкт, що у майбутньому гарантує визначену вигоду, причому майбутній дохід, перелічений до сьогоднішнього дня, повинний виправдати сьогоднішнє вкладення. На цьому принципі базується дохідний підхід до оцінки.

Принципи, пов'язані з виробництвом:

внесок – вартість окремого компонента вимірюється його внеском у вартість всього об'єкта власності чи тією величиною, що повинна бути віднята з вартості всього об'єкта у випадку його відсутності. Вартість самого компонента може не дорівнювати величині внеску. Можуть бути випадки, коли наявність компонента зменшує вартість всього об'єкта, а не збільшує його;

збалансованість – усі фактори виробництва повинні знаходитися у такому співвідношенні, щоб доходи від об'єкта були максимальні.

Принципи, пов'язані з ринковим середовищем:

відповідність – вартість об'єкта створюється і зберігається тоді, коли його характеристики відповідають потребам ринку;

пропозиція та попит – ціна власності росте при збільшенні попиту і знижується при збільшенні пропозиції, а коли пропозиція та попит збалансовані, ринкова вартість зазвичай відбиває витрати на виробництво;

конкуренція – існують взаємовпливаючі зусилля двох чи більш потенційних покупців із забезпечення покупки, а між продавцями – взаємовпливаючі зусилля двох чи більш потенційних продавців зі здійснення продажу. Конкуренція – основа максималізації прибутку й економічного розвитку. Більш високі, чим зазвичай, прибутки стимулюють загострення конкуренції;

зміна – вартість об'єкта не залишається постійною і змінюється з часом та під впливом інших факторів, що впливають на об'єкт.

Принцип найбільш ефективного використання: той варіант використання, що забезпечить об'єкту найбільший чистий дохід протягом заданого періоду часу,

тобто той варіант використання, обраний серед розумних, можливих і законних альтернативних варіантів, що є фізично можливим, досить обґрунтованим і фінансово здійсненним й приводить до найвищої вартості об'єкта.

Часто найкращим і найбільш ефективним використанням КТЗ є те, для чого було спроектовано і побудовано. Тобто, транспортні засоби спеціального призначення, а саме, погрузчики, екскаватори, грейдери, котки та інші. Однак це не завжди так. Тому експерт повинен провести аналіз існуючого використання об'єкта і можливих альтернативних варіантів. Цей принцип універсальний і зв'язує між собою всі інші принципи, що складають основу оціночної діяльності.

Процес оцінки складається з декількох основних етапів:

- 1) постановка задачі;
- 2) визначення вартості;
- 3) визначення об'єкта власності;
- 4) збір інформації;
- 5) аналіз зносу.

Ринкова вартість це – вартість, за яку можливе відчуження об'єкта оцінки на ринку подібного майна на дату оцінки за угодою, укладеною між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу. Ринкова вартість – поняття, яке описує середню ціну на ринку, яка склалася у результаті багаторазових ринкових угод за певний період.

На ринкову вартість КТЗ впливає багато факторів таких як технічні характеристики; умови експлуатації, обслуговування та зберігання; технічний стан тощо.

Існують три *основні методичні підходи*:

- витратний;
- дохідний;
- порівняльний.

Витратний підхід ґрунтується на врахуванні принципів корисності та заміщення. Витратний підхід передбачає визначення поточної вартості витрат на відтворення або заміщення об'єкта оцінки з подальшим коригуванням їх на суму зносу (знецінення). Основними методами витратного підходу є метод прямого відтворення та метод заміщення. Метод прямого відтворення полягає у визначенні вартості відтворення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення). Метод заміщення полягає у визначенні вартості заміщення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення).

Визначення вартості матеріального збитку, завданого власнику КТЗ внаслідок ДТП, у відповідності до Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів (далі – Методика) здійснюється із застосуванням витратного підходу. Основним методом витратного підходу при визначенні матеріального збитку є калькуляція витрат на відновлення пошкодженого або розукомплектованого КТЗ.

Дохідний підхід базується на врахуванні принципів найбільш ефективного використання та очікування, відповідно до яких вартість об'єкта оцінки

визначається як поточна вартість очікуваних доходів від найбільш ефективного використання об'єкта оцінки, включаючи дохід від його можливого перепродажу. Основними методами дохідного підходу є пряма капіталізація доходу та непряма капіталізація доходу (дисконтування грошового потоку). Вибір методів оцінки при цьому залежить від наявності інформації щодо очікуваних (прогнозованих) доходів від використання об'єкта оцінки, стабільності їх отримання, мети оцінки, а також виду вартості, що підлягає визначенню. В межах питань автотоварознавчого дослідження вказаний підхід не застосовується.

Порівняльний підхід ґрунтується на врахуванні принципів заміщення та попиту і пропонування. Порівняльний підхід передбачає аналіз цін продажу та пропонування подібного майна з відповідним коригуванням відмінностей між об'єктами порівняння та об'єктом оцінки.

Основними елементами порівняння є характеристики подібного майна за місцем його розташування, фізичними та функціональними ознаками, умовами продажу тощо. Коригування вартості подібного майна здійснюється шляхом додавання або вирахування грошової суми із застосуванням коефіцієнта (відсотка) до ціни продажу (пропонування) зазначеного майна або шляхом їх комбінування.

Провівши розрахунки трьома підходами, експерт у більшості випадків одержує три різних результати. Тому наступний етап – звірення, що полягає в аналізі отриманих результатів, їхньому зіставленні і виборі остаточної величини оціночної вартості. В наступному експерт робить висновок про вартість, у якому достатньо формулює думку про величину обумовленої вартості.

Предмет дослідження цього виду експертизи регламентується «Методикою товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів», затвердженою Міністерством юстиції України. Даною методикою, встановлено мету, об'єкти, порядок призначення та проведення автотоварознавчих експертиз; визначено методичні рекомендації щодо складання висновків експерта (досліджень), експертного огляду колісних транспортних засобів (КТЗ), розрахунків їх ринкової вартості, матеріального збитку, нанесеного власнику КТЗ і інші важливі для роботи експерта рекомендації.

Для вирішення таких питань, постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440 було затверджено Національний стандарт № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», який є обов'язковим для застосування під час проведення оцінки майна та майнових прав суб'єктами оціночної діяльності, а також особами, які відповідно до законодавства здійснюють рецензування звітів про оцінку майна. Разом з цим, наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24.11.2003 № 142/5/1159 було затверджено *Методику товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів*.

Вимоги методики є обов'язковими під час проведення автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів та експертних досліджень.

Методика застосовується з метою:

- а) визначення ринкової вартості КТЗ, їх складників у разі відчуження;
- б) визначення стартової ціни КТЗ для їх продажу на аукціоні чи за конкурсом;
- в) визначення вартості КТЗ як об'єкта застави;
- г) визначення вартості КТЗ у складі майна фізичних осіб для його декларування;
- г) визначення вартості КТЗ для страхування фізичними та юридичними особами;
- д) визначення матеріальних збитків, завданих власнику в разі пошкодження КТЗ;
- е) визначення вартості відновлювального ремонту КТЗ;
- є) визначення вартості КТЗ для розв'язання майнових суперечок;
- ж) визначення вартості арештованих, конфіскованих або визнаних безхазяйними КТЗ, їх складників у разі вимушеного їх продажу;
- з) визначення вартості КТЗ, його складників, що ввозяться на митну територію України;
- и) визначення вартості відокремленого КТЗ в складі основних засобів юридичних осіб;
- і) в інших випадках у разі визначення вартості відокремленого КТЗ для встановлення розміру обов'язкових платежів до бюджету.

Відповідно до вищевикладеного, наведемо приклади із визначення ринкової вартості автомобіля та матеріального збитку за інформацією, що міститься у наданих матеріалах, як на минулу дату, так і станом на дату проведення експертизи, з використанням порівняльного та витратного методичного підходу.

Приклад № 1.

На вирішення автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів поставлено питання з визначення ринкової вартості КТЗ за інформацією, що міститься у матеріалах справи щодо транспортного засобу – автомобіля JAGUAR XJ, 2014 року випуску, VIN – КОД: SAJAJ26H9E8VXXXXX, станом на момент проведення цієї експертизи – на 01.06.2021 р.

У матеріалах справи в Додатку до Договору купівлі-продажу досліджуваного автомобіля № 18SL-222 від 09.10.2014, міститься загальна вартість, тобто, **ціна нового** досліджуваного автомобіля марки «JAGUAR», модель «XJ», в комплектації «Portfolio AWD LWB AT, з **бензиновим** двигуном 3.0 – (2995 см³)», VIN: SAJAJ26H9E8VXXXXX, яка, виходячи з його комплектності, укомплектованості, складала 118 650,00 €, що згідно офіційного курсу НБУ станом на 01.06.2021, 1 € = 33,5116 грн, відповідно становить 3 976 515,34 грн.

Термін експлуатації досліджуваного автомобіля згідно вказаного Договору купівлі-продажу на момент проведення автотоварознавчої експертизи 01.06.2021 становить 6,61 років.

Провівши маркетингове дослідження у відкритих джерелах пропозицій до продажу на ринку України, які перебувають у вільному доступі, встановлено, що станом на момент проведення автотоварознавчої експертизи у періодичному

довіднику цін на КТЗ «*Бюлетень автоварознавця № 118 квітень 2021*» відсутня цінова інформація як на нові, так і на бувші у використанні КТЗ марки «JAGUAR», модель «XJ», в комплектації «Portfolio AWD LWB AT, з бензиновим двигуном 3.0 – (2995 см³)», 2014 року виготовлення.

Разом з цим, у вказаному періодичному довіднику містяться ціни як на нові так і на бувші у використанні, аналогічні КТЗ марки «JAGUAR», модель «XJ», в комплектації «Portfolio AWD LWB AT, з дизельним двигуном 3.0d – (2993 см³)» при пробігу у рік 22600 км:

Ціна нового КТЗ марки «JAGUAR», модель «XJ», в комплектації «Portfolio AWD LWB AT, з дизельним двигуном 3.0d – (2993 см³)» складає **4 394 280,00 грн**;

Вартість бувшого у використанні автомобіля марки «JAGUAR», модель «XJ», в комплектації «Portfolio AWD LWB AT, з дизельним двигуном 3.0d – (2993 см³)» 2014 року випуску, складає **1 359 070,00 грн**.

Враховуючи вищевикладене, та оскільки відсутні пропозиції продажу у довідниках аналогічних КТЗ у комплектації «Portfolio AWD LWB AT, з бензиновим двигуном 3.0 – (2995 см³)», в даному випадку використовується витратний методичний підхід, тобто, метод прямого відтворення з урахуванням первинної ціни ідентичного чи аналогічного КТЗ передбачено пунктами 7.6, 7-8 Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів.

Відповідно до вище зазначеного, в даному випадку розраховуємо ринкову вартість КТЗ за формулою:

$$C = C_n \times \Gamma \times (1 \pm \Gamma_k/100 + D_z/100) + C_{доп};$$

де: **C_n** – ціна нового КТЗ в Україні або в провідних країнах-експортерах за інформацією з довідкової літератури;

Γ – процентний показник ринкової вартості КТЗ, %;

Γ_к – коефіцієнт коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу, %;

К – коефіцієнт ринку регіону, складає 1,00 (*Підстава: «Бюлетень автоварознавця № 118 квітень 2021»*);

D_з – процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, який визначається відповідно до таблиць додатка 4 та залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації тощо, %;

C_{доп} – додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників, грн.

Етап 1.

Розраховуємо коефіцієнт **Γ** – процентний показник зміни ціни від нового до вартості бувшого у використанні аналогічного автомобіля марки «JAGUAR», модель «XJ», в комплектації «Portfolio AWD LWB AT, з дизельним двигуном 3.0d – (2993 см³)» 2014 року виготовлення, станом на дату проведення оцінки:

$$\Gamma = 1\,359\,070,00 / 4\,394\,280,00 \times 100,00 = 30,9 \%$$

Таким чином, Γ – процентний показник зміни ціни аналогічних КТЗ із терміном експлуатації понад 6,61 років, складає: **30,9 %**

Етап 2.

В наявних у матеріалах справ Протоколі огляду досліджуваного КТЗ від 27.06.2018 та Акті огляду затриманого транспорту, що передається на тимчасове зберігання, від 27.06.2018, не зазначено показники одометра (пробігу) досліджуваного КТЗ.

Таким чином, Γ_k – процент коригування середньої ринкової вартості ТЗ за величиною пробігу = **0,0 %**. (Підстава: п. 7.11. Методики).

Етап 3.

У Протоколі огляду досліджуваного КТЗ від 27.06.2018, та Акті огляду затриманого транспорту, що передається на тимчасове зберігання, від 27.06.2018, зазначені пошкодження на об'єкті дослідження, а саме: подряпини ЛФП на задніх правих дверях та крилі, деформація верхнього молдинга на передніх дверях.

Разом з цим, у Протоколі огляду досліджуваного КТЗ від 27.06.2018 зазначається про замінений на кузові номер виробника, тобто, VIN: SAJAJ26H9E8VXXXXX на VIN: SAJAJ22H7F8V85106.

Враховуючи цю обставину, в даному випадку для приведення об'єкта дослідження у первісний стан до дати викрадення, необхідно виконати комплекс відновлюваних робіт із заміною номерних елементів кузова на колісній арці та під вітровим склом, заводських номерних табличок, які передбачені заводом виробником, з подальшим пофарбуванням та антикорозійною обробкою в місцях їх нанесення.

Таким чином, відповідно до результатів огляду КТЗ, станом на 27.06.2018, процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, що залежить від умов його догляду, зберігання, $D_3 = -13,0 \%$ (підстава: Додаток 4 Методики):

Пошкодження та потертості ЛФП по периметру об'єкта дослідження, сколи ЛФП, тощо = **-3,0 %** (Підстава: п. 13 Таблиця 4.2. додатку до Методики).

З урахуванням напрацьованого досвіду у проведених працівниками КНДІСЕ дослідженнях із оцінки аналогічних пошкоджених КТЗ, приведення об'єкта дослідження у первісний стан із заміною заводських номерних табличок, які передбачені заводом-виробником, опосередкований процент складає **-10,0 %**.

У ході відновлювального ремонту можуть виявитись приховані дефекти, для об'єктивної оцінки досліджуваного автомобіля потрібно дефектування та діагностування на спеціалізованому СТО.

Сдод – дорівнює 0,0 грн.

Таким чином, ринкова вартість досліджуваного КТЗ, згідно формули, складає:

$C = 3\,976\,515,34 \times 30,9 / 100,00 \times (1 - 0,0/100 - 13,0/100) \pm 0 = 1\,069\,006,62$ грн.
(один мільйон шістьдесят дев'ять тисяч шість грн 62 коп.)

Отже, відповідно до проведених вище розрахунків, ринкова вартість досліджуваного транспортного засобу на момент проведення автотоварознавчої

експертизи з ПДВ, складає: **1 069 006,62 грн.** (один мільйон шістдесят дев'ять тисяч шість грн 62 коп.), що згідно офіційного курсу НБУ станом на 01.06.2021,1 € = 33,5116 грн, відповідно становить: **31 899,60 €.**

В И С Н О В О К

Ринкова вартість транспортного засобу автомобіля легкового JAGUAR XJ, 2014 року випуску, VIN – КОД: SAJAJ26H9E8VXXXXX, станом на момент проведення автотоварознавчої експертизи з ПДВ, складає: **1 069 006,62 грн.** (один мільйон шістдесят дев'ять тисяч шість грн 62 коп.).

Приклад № 2

На вирішення автотоварознавчої експертизи з визначення вартості автомобіля марки Ford, Mustang, д.н.з. AA XXXX AA, номер кузова (шасі) 1FA6P8CF2GXXXXXX, станом на 15.11.2017, відповідно до ст.106 ЦПК України щодо організації проведення цієї експертизи на основі наданих копій документів на минулу дату.

Оскільки дата оцінки передує даті проведення дослідження, вирішення поставленого в заяві питання проводилось на основі інформації, яка міститься в наданих із заявою копіях документів для визначення ринкової вартості автомобіля марки «Ford», модель «Mustang», д.н.з. AA 9236 PC, номер кузова (шасі) 1FA6P8CF2G5244188, станом та у цінах на дату 15.11.2017.

За результатами проведеного дослідження встановлено:

автомобіль марки: «Ford»; маркування модельного ряду: «Mustang»;

держ. реєстр. № AA XXXX AA;

кузов № 1FA6P8CF2GXXXXXX;

дата першої реєстрації – 27.04.2017; рік випуску – 28.10.2015;

пробіг на дату оцінки 15.11.2017 складає приблизно 15 тис.км; (Підстава: інформації у наданій заяві представника на клопотання № XXXX/19-54 від 22.11.2019);

двигун – бензин; об'єм: 5000 см³; колір – чорний;

тех. паспорт XXX № XXXXXX;

власник: XXXXXX;

адреса: XXXXXX.

Ідентифікація зазначеного вище автомобіля проводилось за допомогою інформації з мережі Інтернет за допомогою програми розшифрування за номером кузова довідника цін «Nada Guides Autos» на ринку США, сайт <https://www.nadaguides.com>, дивись фото № 1, та сайт <https://carinfo.kiev.ua>, Фото № 2.

Термін експлуатації з дати виготовлення досліджуваного автомобіля – 28.10.2015, станом на дату оцінки – 15.11.2017 становить 2,04 роки.

Відповідно до зазначеної інформації у примітці реєстраційного свідоцтва серія XXX № XXXXXX на цей КТЗ, міститься інформація щодо заборони його відчуження, а саме: «зворотній вивіз автомобіля 25.04.2018».



PRICING & DEALS ▾



2016 Ford Mustang GT / GT Premium

VIN: 1FA6P [REDACTED]

Style / Body: **Coupe 2D** Engine: **5.0L V8 SFI**

Country of Assembly: **United States**

Фото 1.

Основная информация

Параметр	Значение
Постоянная ссылка	https://carinfo.kiev.ua/cars/vin/ford_eu/vin_check?su=-rksc7u3mnhp
Номер VIN	[REDACTED]
Модельный ряд	Mustang
Тип кузова	Coupe
Вариант	GT
Двигатель	MOD 5.0L-4V DOHC SEFI NA
Токсичность выхлопа	Соотв.треб.49 State/Non Green State
Коробка передач	6-ступ.мех. кор.пер. MT82
Привод	LHD RWD
Передаточное число моста	3.73
Лакокрасочное покрытие	Absolute Black (P)P±CГP±P±C±P±CБPSC±P№)
Кондиционер	A/C с двухзон. автоп. темпер.контр.
Дата изготовления	28.10.2015
Территория	(+)CDN"

Фото 2.

Дійсна ринкова вартість КТЗ визначається за формулою:

$$C = C_d \times (1 \pm G_k/100 + D_z/100) + C_{\text{дод}}; (1),$$

де: C_d – довідкова ціна середньостатистичного вживаного ТЗ в Україні, грн;

G_k – коефіцієнт коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу, %;

D_z – процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, який визначається відповідно до таблиць додатка 4 та залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації тощо, %;

$C_{\text{дод}}$ – додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників, грн.

У наданих для дослідження документах міститься переклад з англійської мови договору купівлі № 3311 від 12.09.2016, за якими XXXXX XXXXX XXXXXX, придбано у Канаді, в місті Торонто, провінції Онтаріо, досліджуваний автомобіль марки: «Ford», модель «Mustang GT, комплектація – Преміум», 2016 року випуску, кузов № 1FA6P8CF2G5244188, вартість якого зі сплаченими податками складала **77 290,87 CAD**, що згідно офіційного курсу НБУ станом на дату оцінки 15.11.2017, 1 CAD – канадський долар = 20,839743 грн, відповідно становить: **1 610 721,87 грн**.

Термін експлуатації досліджуваного автомобіля з дати виготовлення 28.10.2015 станом на дату оцінки 15.11.2017 складає 21,5 місяців.

Враховуючи вищевикладене, а саме, що досліджуваний автомобіль із дати виготовлення – 28.10.2015, станом на дату оцінки – 15.11.2017 мав термін експлуатації 21,5 місяців, відповідно до Таблиці А.1. (Значення процентного залишкової ціни (Г) легкових автомобілей, що експлуатуються в Україні) до Звіту про науково-дослідну роботу «Дослідження змін ринкових умов та їх впливу на методичний підхід при автотоварознавчій оцінці транспортних засобів» (заклучний), КНДІСЕ, Київ 2003, з терміном експлуатації до 24 місяців, коефіцієнт падіння ціни (Г) складає – 79 %.

Оскільки, термін експлуатації з дати виготовлення досліджуваного автомобіля – 28.10.2015, станом на дату оцінки -15.11.2017 становить 2,04 роки, для розрахунків приймається пробіг станом на дату оцінки -15.11.2017, що складає 15000 км відповідно до інформації, що міститься у наданих документах. Пробіг досліджуваного КТЗ станом на дату страхування – 16.09.2017 складає 13317 км.

Коефіцієнт коригування середньої ринкової вартості за пробігом, $G_k = + 6,0 \%$, (Підстава: середньорічний пробіг аналогічного КТЗ, що за технічними характеристиками відповідає об'єкту дослідження марки Chevrolet Camaro 6.2 (купе), складає 16,9 тис. км, відповідно до довідника цін «Бюлетень автотоварознавця № 97 жовтень 2017 р.», при різниці середньорічних фактичного та нормативного пробігів, недопробіг за рік 9,548 тис. км.

Процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, що залежить від умов його догляду, зберігання, $Dз = 0,0\%$ (Підстава: Додаток 4 Методики, Таблиця 4.2.11.).

Таким чином, ринкова вартість досліджуваного автомобіля, згідно формули, складає:

$C = 1\,610\,721,87 \times 79/100 \times (1 + 6,0/100 - 0,0/100) + 0,00 = 1\,348\,818,49$ грн. (один мільйон триста сорок вісім тисяч вісімсот вісімнадцять грн 49 коп.).

Таким чином, відповідно до проведених вище розрахунків та вищевикладеного, ринкова вартість автомобіля марки Ford, Mustang, д.н.з. АА ХХХХ АА, номер кузова (шасі) 1FA6P8CF2GXXXXX, станом на 15 листопада 2017 року, складала: 1 348 818,49 грн (один мільйон триста сорок вісім тисяч вісімсот вісімнадцять грн 49 коп.), що згідно офіційного курсу НБУ станом на дату оцінки 15.11.2017, 1 \$ (США) = 26,496372 грн, відповідно становить: 50 905,78 \$.

Приклад № 3

Для вирішення питань поставлених перед автотоварознавчою експертизою з визначення вартості колісних транспортних засобів, дослідження проводилось на основі інформації, яка міститься в матеріалах цивільної справи № ХХХ/ХХХ/18 щодо пошкодженого 17 серпня 2017 року внаслідок дорожньо-транспортної пригоди автомобіля «Інфініті» QX70, реєстраційний номер АА 0000 П, з урахуванням документів, які підтверджують проведення ремонту на спеціалізованому для даної моделі автомобіля підприємстві в частині розрахунку вартості нормо-годин ремонтних робіт та вартості складових частин, станом та у цінах на дату повного відновлення досліджуваного КТЗ згідно Акту виконаних робіт № ВСА-00000 від 31.12.2017, з урахуванням ПДВ.

За результатами проведеного дослідження встановлено:

автомобіль марки: «Infiniti»; маркування модельного ряду: «QX70»;

кузов № JN1TDNS51U000000;

рік випуску – 2014; держ. № АА 0000 П;

пробіг – 68594 км; (Підстава: відповідно до Акта виконаних робіт № ВСА-00000 від 31.12.2017);

двигун – дизель; об'єм: 2993 см³,

колір – чорний;

строк експлуатації досліджуваного КТЗ з дати виготовлення – січня 2014 року станом на дату 31.12.2017 становить 3,99 роки;

тех. паспорт ХХХ № 109037;

власник: ХХХХХХ ХХХХХХ;

адреса: ХХХХХХ.

Оскільки експертиза проводиться за матеріалами справи, а саме, за кольоровими фотографіями, то калькуляцію відновлювального ремонту буде складено з урахуванням номенклатури тільки тих складових, ступінь та характер пошкоджень яких на пошкодженому внаслідок ДТП транспортному засобі, можливо визначити за наявними на фотознімках.

По першому питанню.

КТЗ, що досліджується, внаслідок ДТП отримало пошкодження в задню частину кузова, для усунення яких потрібен відновлювальний ремонт, вартість якого наведено в калькуляції № F 18203/20-54 (див. додаток № 2, до даного висновку).

Відповідно до Методики п. 8.5.6. у разі документального підтвердження відновлення КТЗ чи його складової частини на спеціалізованому для даної моделі КТЗ підприємстві, розрахунки вартості ремонтно-відновлювальних робіт проводяться на підставі вартості однієї нормо-години ремонтних робіт цього підприємства.

Відповідно до ухвали суду, згідно із Актом виконаних робіт № ВСА-00000 від 31.12.2017, вартість однієї нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт у розрахунках, приймається для ремонтних робіт та для робіт із пофарбування 350,00 грн/год з урахуванням ПДВ.

Згідно з калькуляцією, що додається, вартість відновлювального ремонту без урахування фізичного зносу деталей розраховується за формулою: $S_{вр} = S_p + S_m + S_c$, та в даному випадку ($S_{вр}$) складає: 126 753,40 грн, у т. ч.:

$S_p = 5\,600,00$ грн, $S_m = 13\,165,79$ грн, $S_c = 107\,987,61$ грн.,

де: S_p – вартість ремонтно-відновлюваних робіт, грн;

S_m – вартість складників, необхідних для заміни під час ремонту, грн;

S_c – вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн.

Відповідно до вищевикладеного, вартість відновлювального ремонту автомобіля «Інфініті» QX70, реєстраційний номер АА 0000 П, внаслідок отриманих пошкоджень у дорожньо-транспортній пригоді, що мала місце 17 серпня 2017 року, з урахуванням документів, які підтверджують проведення ремонту на спеціалізованому для даної моделі автомобіля – Інфініті підприємстві, в частині розрахунку вартості нормо-годин ремонтних робіт та вартості складових частин, станом на дату повного відновлення досліджуваного КТЗ, згідно із Актом виконаних робіт № ААА-00000 від 31.12.2017, з урахуванням ПДВ, складала 126 753,40 грн (сто двадцять шість тисяч сімсот п'ятдесят три грн 40 коп.).

По другому питанню



Фото 1

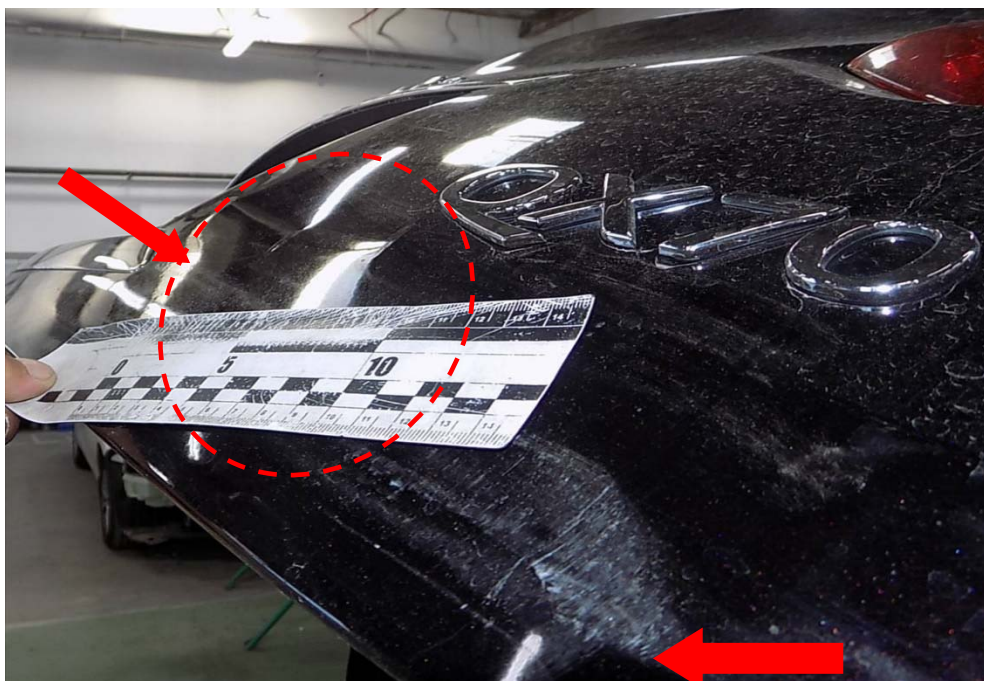


Фото 2

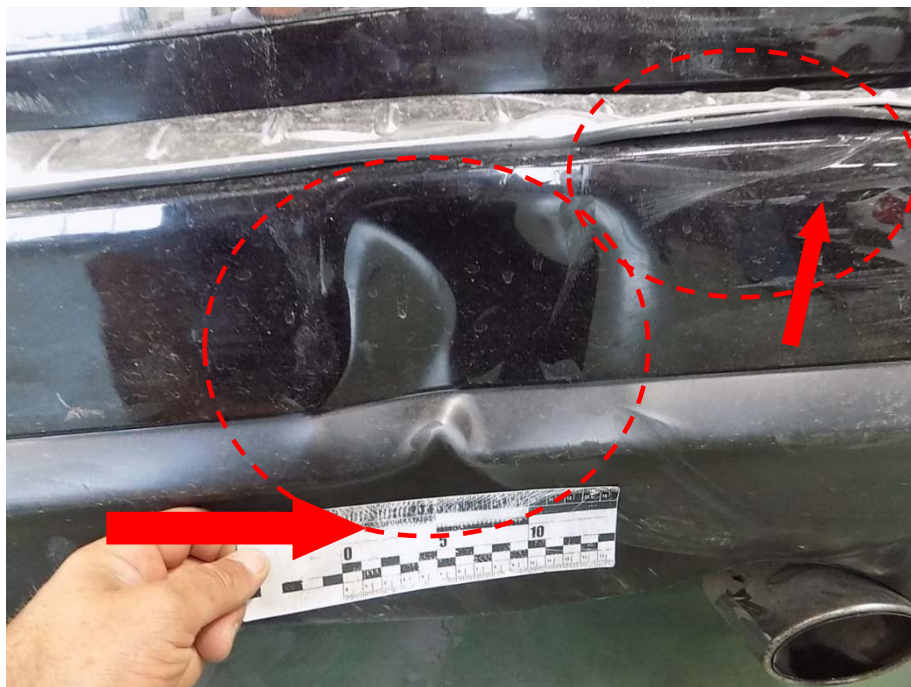


Фото 3

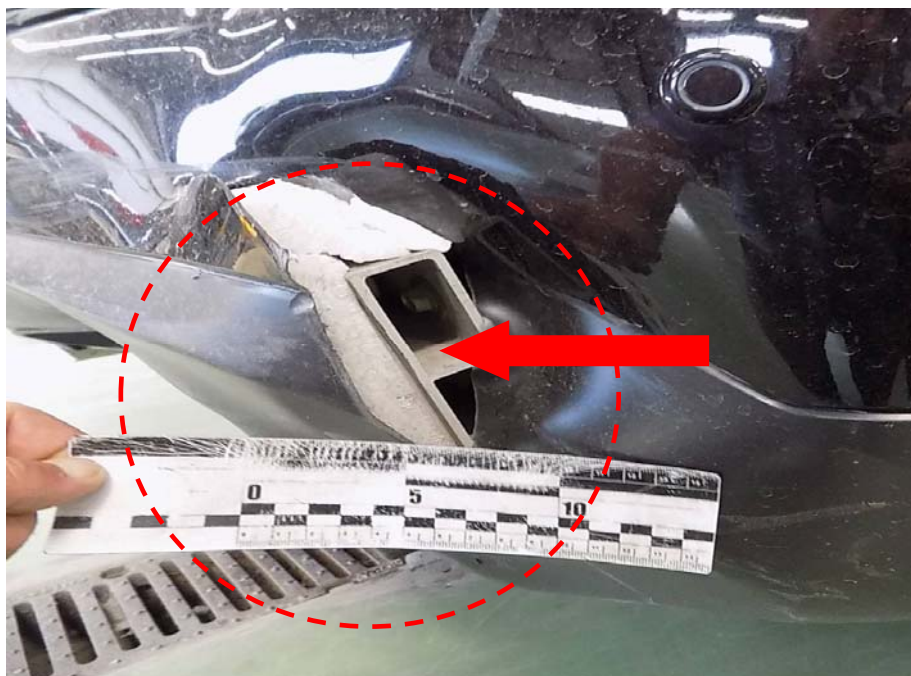


Фото 4



Фото 5



Фото 6



Фото 7

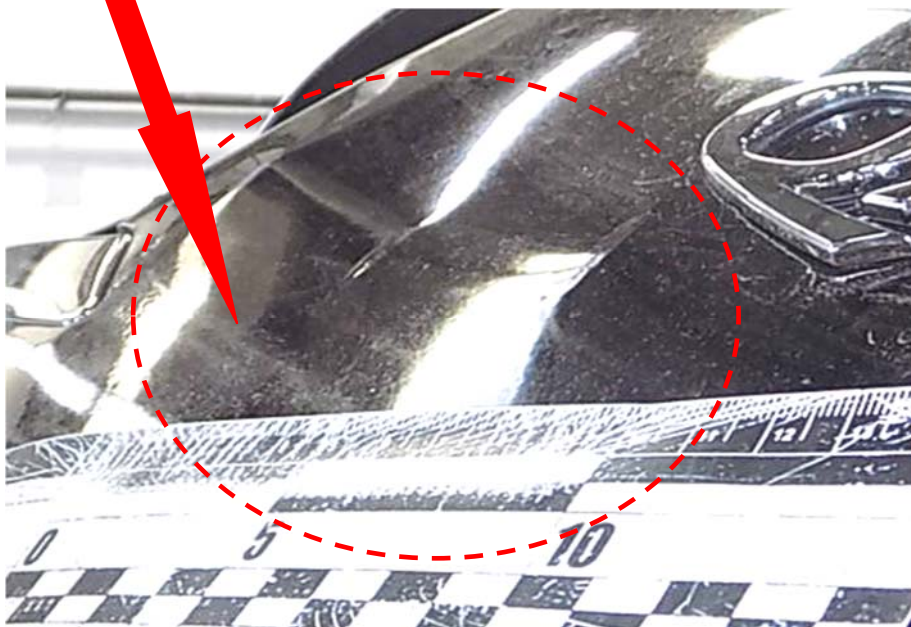


Фото 8

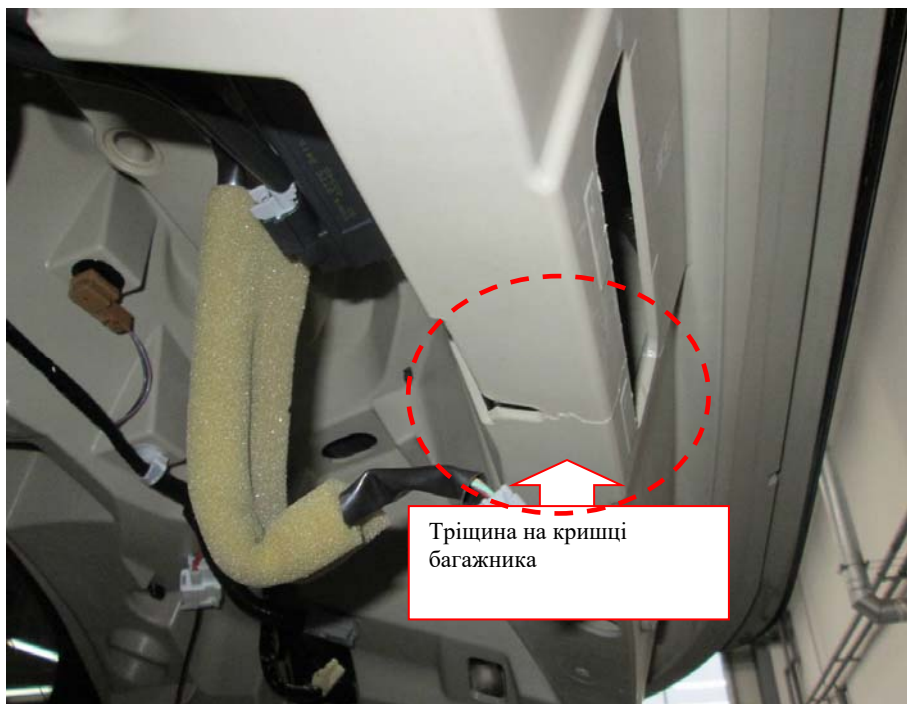




Фото 11

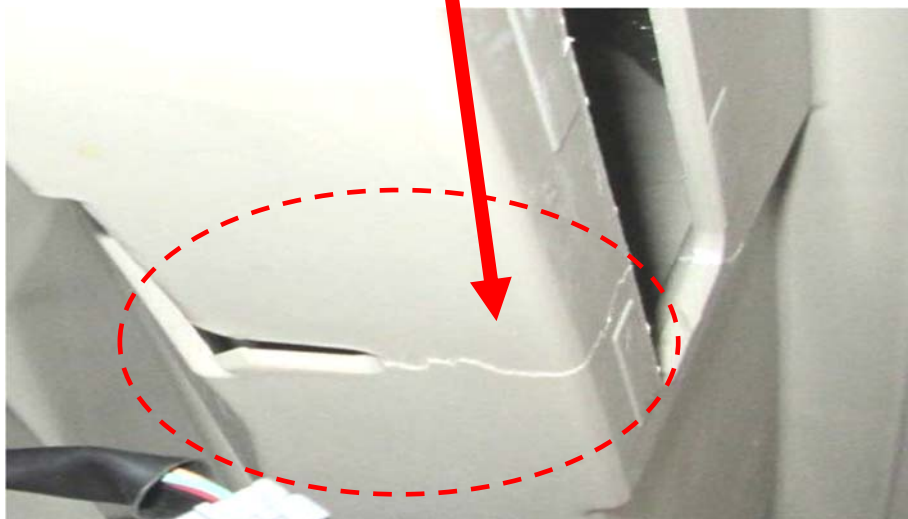


Фото 12

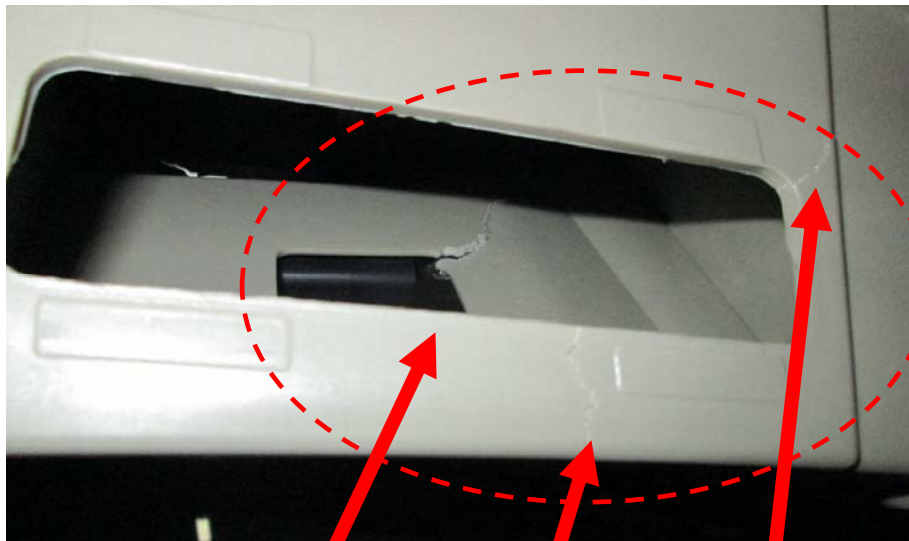


Фото 13

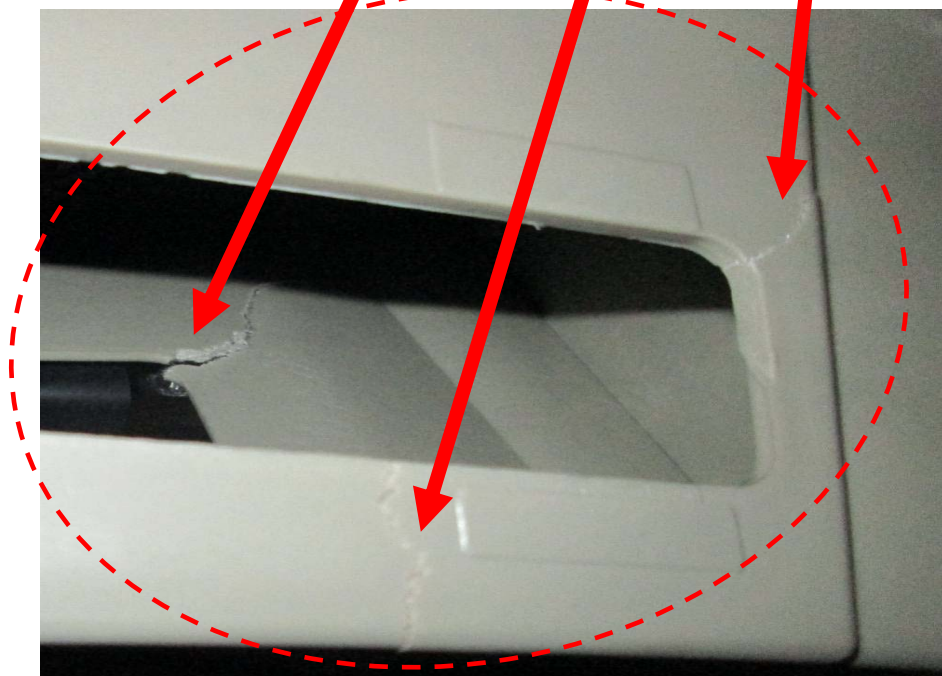


Фото 14

ВИСНОВКИ

Вартість відновлювального ремонту автомобіля «Інфініті» QX70, реєстраційний номер АА 0000 П, внаслідок отриманих пошкоджень в дорожньо-

транспортній пригоді, що мала місце 17 серпня 2017 року, з урахуванням документів, які підтверджують проведення ремонту на спеціалізованому для даної моделі автомобіля – Інфініті, підприємстві в частині розрахунку вартості нормо-годин ремонтних робіт та вартості складових частин, станом на дату повного відновлення досліджуваного КТЗ згідно Акту виконаних робіт № ААА-00000 від 31.12.2017 з урахуванням ПДВ складала 126 753,40 грн (сто двадцять шість тисяч сімсот п'ятдесят три грн 40 коп.).

Водночас, факт включення або не включення ПДВ до визначеної суми залежить від форми оподаткування суб'єктів цивільної діяльності, які надають послуги з проведення ремонту КТЗ, реалізації складових і матеріалів тощо.

Відповідно до викладеного в дослідницькій частині, кришка багажника досліджуваного автомобіля «Інфініті» QX70, реєстраційний номер АА 0000 П, внаслідок отриманих пошкоджень в дорожньо-транспортній пригоді, що мала місце 17.08.2017 року, підлягала заміні.

4.3 Порядок проведення автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів

Проведення оцінки складається з декількох *основних етапів*:

Визначення мети оцінки полягає у правильному визначенні ситуації, при якій виникає необхідність оцінки. Підстави проведення оцінки майна регламентуються Законом України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні». Оцінка майна проводиться у випадках, встановлених законодавством України, міжнародними угодами, на підставі договору, а також на вимогу однієї з сторін угоди та за згодою сторін. Наступним кроком з'ясовується, яким чином будуть використані результати оцінки і яке саме майно підлягає оцінці.

Визначення дати оцінки – тобто фіксованої дати, на яку проводяться всі розрахунки. Оскільки, ситуація на ринку постійно змінюється, то в залежності від заданої дати оцінки будуть змінюватися і отримані результати. Як правило, дата оцінки і дата проведення оцінки, тобто година виконання роботи, ніяк не пов'язані між собою. Дата оцінки може бути в минулому, у майбутньому, може співпадати з моментом проведення дослідження.

Визначення вартості – на цьому етапі експертом проводиться співставлення мети оцінки з видом вартості, який повинен у даному випадку розглядатися. При оцінці КТЗ використовуються різні види вартості, основною з яких є *ринкова вартість*.

Збір інформації – один з самих складних етапів роботи. На цьому етапі необхідно провести класифікацію. В основу проведення експертної оцінки основних засобів покладається їх класифікація за такими ознаками:

- функціональне призначення;
- дата виготовлення та дата введення в експлуатацію, тобто реєстрація (придбання) КТЗ;

– фізичні і технічні характеристики (марка, модель, об'єм, потужність, пробіг тощо);

– спеціалізація КТЗ (спеціалізоване, неспеціалізоване). Спеціалізованими є основні засоби, що можуть бути використані виключно з метою забезпечення основної діяльності КТЗ, не можуть бути перепрофільовані і продані окремо без заповідання зупинки основної діяльності КТЗ. Неспеціалізованими є будь-які основні засоби, що не можуть бути віднесені до спеціалізованих;

– можливість продаж основного засобу як окремого об'єкта без заповідання шкоди технологічному процесу за прямим призначенням;

– інші ознаки, які додатково обґрунтовуються у дослідженні про експертну оцінку.

На цьому етапі проводиться візуальний експертний огляд КТЗ та складників, аналізуються його технічні характеристики, аналізується технічна документація, кількість проведених ремонтів, документація про його залишкову вартість станом на зазначений час. Технічний стан основних засобів з метою їх експертної оцінки визначається на підставі їх обстеження особисто експертом, залученими ним фахівцями, або документів, складених, починаючи з моменту введення в експлуатацію, що містять відомості про результати обстеження технічного стану КТЗ, проведеного відповідними фахівцями, уповноваженими виконувати такі роботи.

Технічний стан основних засобів, вважається таким, що відповідає технічному стану КТЗ та складових на дату оцінки.

У практиці оцінки розрізняють такі види зносу та (знецінення):

Фізичний знос – характеризує зниження вартості КТЗ, що обумовлене технічними причинами, які виражаються в погіршенні або можливому погіршенні його робочих характеристик (утворення дефектів і пошкоджень), що призводить до часткової або повної втрати елементами своїх початкових технічних якостей.

Причинами фізичного зносу є природне старіння вузлів та деталей, зношування в процесі експлуатації. Знос деталей характеризується поступовим поверхневим руйнуванням матеріалу зі зміною геометричних форм і властивостей поверхневих шарів деталей. Інтенсивність нормального зношування деталей та вузлів визначається в першу чергу особливостями конструкцій, міцністю матеріалів, а також правильністю експлуатації, збереження та ремонту. На інтенсивність протікання процесу фізичного зносу впливають якість монтажу (зборки), експлуатація та проведені ремонти.

Моральний знос – характеризує зниження вартості КТЗ в порівнянні з більш досконалим, аналогічним за призначенням, що обумовлене низькими споживчими якостями КТЗ та обладнання, яке оцінюється. Моральний знос включає також втрату корисності в кінці терміну служби.

Функціональний знос – це зниження вартості КТЗ, викликане невідповідністю (неповною відповідністю) його технічних характеристик функціональному призначенню. Функціональний знос характеризує зниження ефективності

використання об'єкту в зв'язку з непрацездатністю однієї або декількох виробничих функцій при збереженні працездатності інших та передбачає використання обладнання на конкретному робочому місці і по конкретному призначенню. Одна з основних причин появи функціонального зносу – це недовикористання КТЗ, тобто неповне завантаження або невдале місцеположення, що впливає на продуктивність. Еталонний стан для кількісного розрахунку функціонального зносу визначається чистою приведеною вартістю від ефективного використання об'єкту із завантаженням усіх його функціональних можливостей. Технологічне старіння – функціональне старіння обумовлене надлишком капітальних витрат – результат технологічних змін, розвиток більш сучасних КТЗ, неможливість оптимально використовувати через надлишок виробничих потужностей порівняно з вимогами сучасного виробництва, незбалансованість виробничого процесу.

Економічний знос – характеризує часткову або повну втрату вартості КТЗ, викликану загальноекономічними, галузевими, технологічними причинами, які прямо впливають на рівень потреби в конкретному за призначенням КТЗ.

Основу будь-якого експертного дослідження складає практичне застосування конкретних прийомів і методів дослідження до об'єктів експертизи. Методика експертних автотоварознавчих досліджень є сукупністю певних етапів проведення експертизи і методів, які використовуються в процесі дослідження КТЗ, з метою вирішення поставлених перед експертом питань. З'ясувати зміст методики проведення такого роду автотоварознавчих експертиз означає, перш за все, зрозуміти організацію (процес) використання конкретного методу або сукупності підходів при дослідженні певних об'єктів експертизи. У той же час, методи дослідження об'єктів різноманітні як за своїми видами, так і за змістом, та у кожному конкретному випадку використання тих або інших із них залежить від КТЗ, що підлягає дослідженню, і поставлених перед експертизою завдань.

Щоб одержати об'єктивний результат, експерт в своїй роботі повинен дотримуватись певного алгоритму проведення автотоварознавчого дослідження. Практика свідчить – якщо експерт проводить дослідження у визначеній послідовності, керуючись розробленими в теорії і апробованими та впровадженими в експертну практику методиками та рекомендаціями, то це багато в чому визначає якість його роботи. При плануванні досліджень експертом-автотоварознавцем враховується специфіка справи, характер об'єкта дослідження, методи дослідження, послідовність вивчення об'єкта та документів, можливість використання інструментальних засобів, фотографування, необхідність залучення фахівців спеціалізованих сервісних підприємств та інше.

Технологія проведення автотоварознавчої експертизи з визначення вартості колісних транспортних засобів припускає поділ процесу на декілька основних етапів, що є загальними для різних категорій об'єктів:

- 1) визначення мети та бази оцінки при проведенні цієї експертизи;
- 2) вивчення наданих документів та запитання необхідної інформації щодо об'єкта дослідження;

- 3) проведення експертного огляду та ідентифікації об'єкта дослідження;
- 4) оцінка показників якості пошкоджень на КТЗ;
- 5) оцінка розміру матеріальної шкоди, завданої власнику пошкодженого КТЗ, на основі експертної практики.

Як показує експертна практика, такий *вид оцінки як визначення розміру матеріальної шкоди* є одним з найбільш затребуваних у наступних випадках:

- при пошкодженні або знищенні КТЗ;
- в результаті пошкодження КТЗ вогнем при пожежах;
- у випадках виходу з ладу складових КТЗ;
- в результаті нещасних випадків (аварії, ДТП) тощо.

Мета проведення експертизи повинна бути чітко і ясно сформульована, витікати з матеріалів справи (провадження) та не виходити за межі спеціальних знань експерта-автотоварознавця. Хід та результати проведених досліджень повинні будуватися відповідно до законів формальної логіки, викладатися максимально доступно і науково обґрунтовано, на підставі обставин та фактичних даних справи (провадження).

Оцінка проводиться із застосуванням бази, яка відповідає ринковій вартості або неринковим видам вартості. Вибір бази оцінки залежить від мети, з якою проводиться оцінка майна, його особливостей, а також нормативних вимог. У разі, коли у нормативно-правових актах з оцінки майна, договорі на проведення оцінки або ухвалі суду (постанови слідчого) не зазначається вид вартості, який повинний бути визначений, у результаті оцінки визначається ринкова вартість.

Поняття дефініції «Прямі збитки» наведено у Національному стандарті № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затвердженому Постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440.

Прямі збитки (шкода) – поточна вартість витрат на відтворення, заміщення або відшкодування ринкової вартості об'єкта оцінки без урахування не отриманих майбутніх вигод.

Сума витрат на відтворення майна не може перевищувати суми матеріальної шкоди, розрахованої для випадку повного знищення майна.

Для визначення розміру прямих збитків вибираємо ринкову базу оцінки (вартість КТЗ, вартість матеріалів (деталей) для відтворення, тарифи підприємств сфери обслуговування на ремонтно-відновлювальні роботи в поточних цінах на момент оцінки).

Ринкова вартість – вартість, за яку можливе відчуження об'єкта оцінки на ринку подібного майна, на дату оцінки за угодою, укладеною між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу.

Вартість – еквівалент цінності об'єкта оцінки, виражений у ймовірній сумі грошей.

Ймовірна сума грошей – найбільша сума грошей, яку може отримати продавець та може погодитися сплатити покупець.

Ціна – фактична сума грошей, сплачена за об'єкт оцінки або подібне майно.

Для проведення такого роду досліджень в якості вихідних даних надаються документи, в яких зазначаються відомості про події, у наслідок яких відбулися негативні наслідки для власника (зафіксовані компетентними органами) і перелік пошкоджень на КТЗ, які піддалися дії негативних факторів.

Вихідні дані – це документи, в яких містяться характеристики об'єкта оцінки.

Такі дані можуть міститися у наступних *документах*: постанові, ухвалі про призначення судової автотоварознавчої експертизи, заяві, листі про проведення автотоварознавчих досліджень.

На даному етапі проведення експертизи експерт, після проведення відповідного аналізу наданих документів та відомостей, зазначених у матеріалах справи (провадження), у разі відсутності необхідної інформації чи повних вихідних даних, стосовно обставин справи (провадження) та об'єкта дослідження, направляє клопотання на адресу особи або органу, які призначили експертизу (залучили експерта).

Відповідно до процесуального законодавства, «Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень», у клопотанні експерт вказує про надання додаткових матеріалів, необхідних для вирішення поставлених перед ним питань.

Під час проведення цього етапу експертом вивчаються всі факти та обставини справи (провадження), надані документи (вихідні дані), узгоджуються питання експертного огляду досліджуваного КТЗ за певною адресою, у присутності сторін та інших учасників справи (провадження).

Для проведення судової експертизи необхідною умовою є присутність сторін, третьої особи для проведення експертного огляду майна, що має забезпечити особа або орган, що призначали експертизу (залучили експерта).

У випадках пошкоджень, що потребують розбирання та діагностування, необхідно залучення фахівців сервісних центрів із ремонту даного виду КТЗ для можливості проведення технічної діагностики пошкодженого КТЗ у присутності сторін та експерта.

У цілях підвищення ефективності використання знань у галузі автотоварознавства при проведенні такого роду експертизи доцільно, на наш погляд, щоб судовий експерт пояснив залученому фахівцю суть задачі проведення дослідження та які йому вихідні дані необхідні для вирішення цієї задачі.

Якщо згідно до представлених документів із пошкодженням КТЗ проводились роботи із відтворення до первинного стану, які передували дії на них впливу негативних факторів до проведення автотоварознавчої експертизи (що може бути пов'язане із значним проміжком часу між подіями і направленням на експертизу відповідного документу), тобто були надані послуги з ремонту і відтворення втраченого товарного вигляду КТЗ, експерту в даному випадку необхідно запросити додаткові дані: оригінали документів, квитанцій, рахунків про оплату наданих послуг.

У випадках повного знищення, руйнування КТЗ в наслідок впливу різних негативних факторів, а також при дослідженні КТЗ, які не можливо відтворити

по фрагментах, що залишилися, об'єкта дослідження виступають вихідні дані, вказані в матеріалах справи, в тому числі і зазначені у процесуальному документі про призначення експертизи.

При цьому, як показує практика, при дослідженні знищеного КТЗ в більшості випадків наданих матеріалів (вихідних даних), щодо об'єкта дослідження, недостатньо для проведення судової автотоварознавчої експертизи.

Залежно від певної оціночної ситуації, специфіки об'єкта дослідження, експерту необхідно скласти клопотання для вирішення поставленого завдання.

Згідно вимог п. 51 Національного стандарту № 1 «Основні положення оцінки майна і майнових прав» експертний висновок складається на підставі особистого візуального експертного огляду КТЗ, з урахуванням вивчення необхідної документації (актів технічного стану, фінансових документів).

Ідентифікація об'єкта оцінки – встановлення відповідності об'єкта оцінки наявним вихідним даним та інформації про нього.

Для виконання автотоварознавчого дослідження з визначення матеріальної шкоди, необхідний певний перелік вихідних даних, залежно від застосовуваного методичного підходу.

Вибір конкретного підходу оцінки в основному обумовлений характером доступної інформації, особливостями ринку та специфікою самого оцінюваного КТЗ. При проведенні дослідження необхідно ідентифікувати оцінюваний КТЗ, плановане використання, обсяги вихідних даних.

Одним з основних етапів експертного автотоварознавчого дослідження є експертний огляд пошкоджених КТЗ експертом, в процесі якого, за допомогою безпосереднього сприйняття зовнішніх ознак і стану наданих для дослідження об'єктів на основі візуального обстеження, встановлюється перелік пошкодженого майна та дефекти, які виникли у результаті впливу на них негативних факторів.

На даному етапі у експерта складається своє уявлення про сутність і якісний стан (ступінь пошкодження) об'єкта дослідження. Залежно від результатів експертного огляду і завдань, що стоять перед експертизою, експерт намічає програму подальшого дослідження, зокрема про використання методів і напрямків, необхідних для вирішення поставлених питань.

Виходячи із завдань автотоварознавчої експертизи, експерт за результатами експертного огляду об'єкта оцінки і наявних пошкоджень та негативних факторів, визначає його фактичний стан, враховуючи ступінь пошкодження, зміни споживчих властивостей пошкоджених складових та можливості їх подальшого використання.

Експертний огляд досліджуваного КТЗ, фотографування, вимірювання площі пошкодження складових, визначення ознак, за якими експерт встановлює дефекти, може відбуватися у присутності сторін справи (провадження), особи, яка призначила експертизу (слідчого) та інших.

Дослідження пошкоджень від негативних факторів повинно проводитись своєчасно, доки не змінився в значній мірі стан об'єкта, що підлягає експертному

огляду. При цьому експерт-автотоварознавець об'єктивно фіксує всі встановлені ним пошкодження різного характеру. У випадку, якщо в документі про призначення експертизи та інших матеріалах не вказаний перелік пошкодженого КТЗ внаслідок ДТП, то при проведенні експертного огляду експертом встановлюються пошкоджені складові, що піддалися дії негативних факторів.

У рамках експертного огляду проводиться фотографування загального вигляду та дефектів, які виникли безпосередньо на пошкоджених складових. Як вже підкреслювалось, дослідження проводиться на основі експертного огляду досліджуваного КТЗ, з використанням вимірювальної лінійки та інших інструментів чи приладдя, залежно від мети оцінки і специфіки об'єкта дослідження. Індивідуальні особливості об'єкта і механізми утворення пошкоджень можуть бути встановлені при лінійних вимірюваннях, експертному огляді конструктивних особливостей та інших індивідуальних ознаках КТЗ.

Автотоварознавча експертиза досліджує як споживчі властивості КТЗ і складових, так і зміни, яких вони зазнають під впливом різних негативних факторів. Зміни, як правило, носять індивідуальний характер і встановлюються при експертному огляді КТЗ. До їх числа належать розміри пошкоджень на складових (довжина, ширина, висота, площа), локалізація та характер пошкодження (механічна та термічна дія, знос), фактична втрата якості, місце пошкодження (верхня частина дверей) тощо. Ці дані, встановлені експертом автотоварознавцем у ході експертного огляду, визначають у складових їх індивідуальні ознаки, які використовує експерт при визначенні ступеню пошкодження (зміна споживчих властивостей у залежності від найменування та групи складових кузова КТЗ).

Ознаки пошкоджень на кузові досліджуваного КТЗ встановлюються із врахуванням відомостей, які містяться у документах надісланих для проведення дослідження, з урахуванням спеціальних знань експерта автотоварознавця та меж його компетенції. Під час проведення експертного огляду об'єкта досліджуваного КТЗ, з дозволу особи або органу, що призначили експертизу, потерпілий, сторони справи (провадження) або інші особи можуть давати свої пояснення щодо індивідуальних характеристик об'єкта, стану, термінів (інтенсивності) експлуатації, характеру пошкоджень, що виникли, тощо. Дані про пошкоджені складові КТЗ, виявлені в результаті їх експертного огляду, повинні бути детально викладені в дослідницькій частині висновку експерта. Це має істотне процесуальне значення, оскільки дає можливість органу, що призначив експертизу, перевірити хід дослідження, оцінити об'єктивність та повноту дослідження.

Експерт – автотоварознавець при дослідженні окремих груп складових КТЗ використовує інструментальний метод. Він заснований на вживанні різних приладів, спеціального обладнання, вимірювальних та інших засобів і унаслідок його достатньої об'єктивності та високої точності широко застосовується на практиці.

В окремих випадках виникає необхідність при проведенні експертних досліджень пошкодженого КТЗ використовувати не тільки знання у галузі

автотоварознавства, а й знання фахівців інших галузей знань. У такому випадку проводиться комплексна експертиза. В ході експертного огляду окремих груп складових КТЗ може виникнути необхідність у залученні фахівців сервісних спеціалізованих станцій виробника КТЗ з використанням їх технічної бази (обладнання). До органу, що призначив експертизу, надсилається відповідне клопотання щодо залучення фахівців певної організації або проведення необхідних технічних досліджень на спеціалізованій сервісній станції з обслуговування спеціального обладнання. Це, перш за все, торкається дослідження таких груп складових вузлів кузова КТЗ як ходової, двигуна, силових установок, комп'ютера тощо. Фахівцями у ході експертного огляду проводиться технічне діагностування, у ході якого з'ясовується їхні особливості та характеристики об'єктів, визначається перелік пошкоджених деталей та вузлів, причини виходу їх із ладу.

Залучати фахівців та використовувати інструментальні методи дослідження необхідно з урахуванням задач експертизи і специфіки досліджуваного КТЗ.

Технічний експертний огляд КТЗ оцінювачем (експертом) являє собою початковий етап дослідження, який дає змогу органолептичними методами визначити ідентифікаційні дані КТЗ; його комплектність; укомплектованість; технічний стан, обсяг і характер пошкоджень; пробіг за одометром, інші показники на момент технічного експертного огляду, необхідні для оцінки майна.

Визначення матеріального збитку чи вартості КТЗ без його експертного огляду особисто експертом, який складає висновок, можливе тільки за рішенням органу (особи), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), у разі надання ним даних, необхідних для проведення дослідження.

У разі потреби виклик заінтересованих осіб для технічного експертного огляду із зазначенням дати, місця та часу проведення експертного огляду КТЗ (після їх узгодження з виконавцем дослідження) здійснюється замовником дослідження шляхом вручення відповідного виклику під розписку особі, що викликається, або телеграмою з повідомленням про її вручення адресату.

У разі відсутності в установлений час на місці експертного огляду осіб, що викликалися, експертний огляд проводиться без їх участі, про що зазначається у звіті (акті), висновку.

Замовник повинен забезпечити належні безпечні умови експертного огляду (освітлення, вільний доступ, можливість експертного огляду КТЗ з різних сторін тощо).

До початку технічного експертного огляду оцінювач (експерт) ознайомлюється з наданими документами і фіксує такі дані (якщо вони необхідні для складання висновку):

- а) прізвище, ім'я та по батькові власника КТЗ (довіреної особи) або найменування власника – юридичної особи;
- б) місце проживання (місцезнаходження) власника КТЗ;
- в) дані з свідоцтва про реєстрацію КТЗ (технічного паспорта): серія, номер, ким і коли видане, з яких підстав;

г) ідентифікаційні дані КТЗ згідно з наданими документами: тип, марка, модель (модифікація), виробник, країна-імпортер (для КТЗ іноземного виробництва, що ввозиться на митну територію України), колір кузова (кабіни – для вантажних автомобілів, платформи – для причепів, рами, паливного бака та оперення – для мототехніки), рік виготовлення, номери двигуна, кузова, шасі (рами), ідентифікаційний номер КТЗ, реєстраційний номер КТЗ, відмітки про дату заміни номерних складників.

Для виконання оцінки власник КТЗ (довірена особа) на вимогу оцінювача (експерта) повинен надати такі *документи*:

а) посвідчення водія і (за потреби) довіреність на право керування КТЗ, паспорт або інший документ, що посвідчує особу, для юридичних осіб – довіреність на право представляти інтереси власника досліджуваного КТЗ;

б) свідоцтво про реєстрацію КТЗ (технічний паспорт) або відомості з облікової бази даних Національної поліції України;

в) комплект супровідних документів (митну декларацію, інвойс, купчу, довідку-рахунок тощо);

г) документ про оцінку КТЗ (якщо проводилось попереднє дослідження) або його копію;

г) довідку про сплату обов'язкових зборів, інших обов'язкових платежів;

д) замовлення-наряд на виконання ремонтно-відновлювальних робіт на спеціалізованій станції технічного обслуговування; чек на придбання складників КТЗ;

Під час технічного експертного огляду КТЗ *оцінювач (експерт) повинен*:

а) перевірити відповідність ідентифікаційних даних КТЗ записам у наданих документах;

б) перевірити укомплектованість КТЗ, установити комплектність, наявність додаткового обладнання;

в) установити пробіг за одометром;

г) зафіксувати інформативні ознаки раніше виконаного відновлювального ремонту КТЗ;

г) установити характер і обсяги пошкоджень на момент експертного огляду та інші ознаки, які характеризують технічний стан КТЗ, з обов'язковою їх фіксацією шляхом фотографування.

Після закінчення зовнішнього технічного експертного огляду провадиться перевірка роботи двигуна та інших складників, а для спеціалізованих (спеціальних) КТЗ – працездатність спеціального обладнання.

У разі можливості проведення ходових випробувань (під час руху КТЗ) перевіряється робота складників КТЗ з метою встановлення їх технічного стану.

Після закінчення дослідження КТЗ оцінювач (експерт) у разі потреби ознайомлює заінтересованих осіб, залучених до технічного експертного огляду КТЗ, з його результатами.

4.4 Терміни та їх визначення

автобус – КТЗ, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять із місцем водія включно;

автомобіль – колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт;

автомобіль вантажний – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів;

автомобіль легковий – автомобіль, який за своєю конструкцією і внутрішнім обладнанням призначений головним чином для перевезення людей та їхнього багажу і в якому розміщено не більше дев'яти місць для сидіння включно з місцем водія;

автомобільний транспортний засіб – КТЗ (автобус, вантажний або легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій;

базова комплектність КТЗ – комплектність КТЗ серійного виготовлення без додаткового обладнання і конструкційних складових частин спеціального (додаткового) призначення;

вартість нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт регіональна – вартість, що отримана шляхом спостережень вартісних значень нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт КТЗ певної моделі на спеціалізованих підприємствах автомобільного сервісу в регіоні;

величина втрати товарної вартості (далі – ВТВ) – умовна величина зниження ринкової вартості КТЗ, відновленого за нормативними вимогами після пошкодження, порівняно з ринковою вартістю подібного непошкодженого КТЗ;

версія (модифікація) КТЗ – сукупність дорожніх транспортних засобів одного типу, які належать до однієї моделі і не мають відмінностей у таких характеристиках як: колісна база; маса без водія й експлуатаційних рідин; маса у спорядженому стані; повна маса; навантаження на кожен вісь за повної маси; робочий об'єм двигуна; максимальна потужність; тип коробки передач, кількість передач та їхні передатні числа; передатне число головної передачі; верхня та нижня межі радіусів котіння шини для кожної осі; кількість місць для сидіння;

виробник КТЗ – фізична або юридична особа, що відповідає за перетворення складових частин в єдине працездатне ціле, тобто за складання КТЗ і однозначність його ідентифікаційного номера;

відновлювальний ремонт (або ремонт) – комплекс операцій щодо відновлення справності або роботоздатності КТЗ чи його складника(ів) та відновлення їхніх ресурсів. Ремонт здійснюється методами відновлення чи заміни складових частин;

дефект – невідповідність вимогам виробника та (або) законодавства заданої або очікуваної вимоги, яка стосується КТЗ (зокрема відремонтованого), його складника, включаючи невідповідність вимогам безпеки;

дефектування – технологічний процес оцінювання технічного стану об'єкта дослідження після часткового чи повного розбирання КТЗ (складової) з контролем параметрів (характеристик) та сортуванням складників на групи відповідно до ступеня їх придатності;

діагностування – технологічний процес оцінювання технічного стану об'єкта дослідження без його повного розбирання за сукупністю виявлених діагностичних чинників із заданою точністю;

економічна доцільність ремонту КТЗ (складової частини) – принцип оцінки, який передбачає, що відновлювальний ремонт КТЗ (складника) є доцільним лише за умови, що вартість відновлювального ремонту КТЗ (складника) підвищує його ринкову вартість, проте не перевищує її;

експлуатаційний знос – утрата елементами конструкції КТЗ своїх початкових технічних характеристик, споживчих властивостей або придатності внаслідок дії умов експлуатації та впливу навколишнього природного середовища;

ідентифікація КТЗ – установлення відповідності характеристик, ознак певного КТЗ (тип, модель, версія, рік виготовлення, робочий об'єм двигуна, комплектність, повна маса тощо) даним виробника;

ідентифікаційний номер VIN (Vehicle Identification Number) – структуроване поєднання літерно-цифрових позначень, що надаються виробником КТЗ з метою його ідентифікації;

колісний транспортний засіб – транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі. Термін «колісний транспортний засіб» поширюється також на машини, двигуни яких живляться постійним електричним струмом через контактну мережу (тролейбуси);

колісний транспортний засіб аналогічний – КТЗ, істотні ознаки якого (тип, конструкція привода тягових коліс, тип та робочий об'єм двигуна, тип коробки передач та інших складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність тощо) схожі до відповідних ознак оцінюваного КТЗ;

колісний транспортний засіб ідентичний – КТЗ, основні ознаки і параметри якого (виробник, країна походження, тип, модель, конструкція привода тягових коліс, тип та робочий об'єм двигуна, тип коробки передач та інших складників силової передачі, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного КТЗ. Розбіжності можуть стосуватися комплектності та укомплектованості КТЗ, пробігу та технічного стану;

колісний транспортний засіб новий – КТЗ, який жодного разу не був зареєстрований з метою одержання дозволу на його експлуатацію в уповноважених державних органах (у тому числі у країні – експортері КТЗ);

колісний транспортний засіб спеціалізованого призначення – транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид,

цистерна, сідельний тягач, фургон, швидка медична допомога, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо);

колісний транспортний засіб спеціального призначення – транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний, автобетонозмішувач, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо);

колісний транспортний засіб, що був у користуванні – КТЗ, на який уповноваженими державними органами (у тому числі у країні – експортері КТЗ) були видані або є реєстраційні документи, які дають право на його експлуатацію;

комплектність КТЗ (складової частини) – перелік складників та опцій, що відповідають специфікаціям виробника КТЗ (складової частини);

модель (варіант) КТЗ – сукупність КТЗ одного типу, які не мають відмінностей за типом кузова (згідно з ДСТУ 2885-94 «Автотранспортні засоби. Автомобілі легкові. Типи кузовів. Терміни та визначення»), виробником, кількістю і розташуванням ведучих та керованих осей, робочим циклом, кількістю і розташуванням циліндрів двигуна. Робочі об'єми двигунів КТЗ однієї моделі не повинні відрізнятись більше ніж на 20 %, а їх потужність – на 30 %;

мототехніка (мототранспортні засоби) – КТЗ, що мають менше ніж чотири колеса (мопеди, моторолери, мотоцикли, мототрицикли) або чотири колеса (мотоquadроцикли, мотоколяски) і мають ознаки конструкції, що відповідають критеріям КТЗ категорії L за класифікацією, наведеною у Зведеній резолюції про конструкцію транспортних засобів (СР.3) – (TRANS/WP.29/79 від 11.08.1997 – документ Європейської економічної комісії ООН);

напівпричіп – причіп, вісь (осі) якого розміщено позаду центра маси транспортного засобу (за умови рівномірного завантаження) і який обладнано зчипним пристроєм, що забезпечує передачу горизонтальних і вертикальних зусиль на інший транспортний засіб, який виконує функції тягача;

нормативний пробіг – середньостатистичний, річний для даної моделі КТЗ пробіг, щодо якого визначається середня ринкова вартість КТЗ;

обстеження КТЗ – процедура інструментального або органолептичного дослідження КТЗ з метою визначення його технічного стану;

оновлення – заміна складника, що був у користуванні, на новий;

опція – додаткове оснащення КТЗ не передбаченими базовою комплектністю складниками з варіантами їх виконання, що підвищують його споживчі і технічні якості;

причіп – транспортний засіб без власного джерела енергії, пристосований для буксирування автомобілем;

регіон – територія, що окреслюється межами області, де проводиться оцінка КТЗ або вартості відновлювального ремонту (матеріального збитку);

ремонт капітальний – комплекс операцій з відновлення справності і не менше 80 % ресурсу КТЗ (його складника) згідно з вимогами нормативно-технічних або нормативно-правових актів із заміною та/або відновленням будь-яких його складників, зокрема базових;

ринкова вартість КТЗ (його складників) – вартість, за яку можливе відчуження КТЗ (його складників) на ринку подібного КТЗ (його складників) на дату оцінки за договором, укладеним між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу. Поняття дійсної вартості, що вживається у судовій практиці, за своїм змістом і числовим значенням рівнозначне поняттю ринкової вартості;

робочий об'єм двигуна – сума робочих об'ємів циліндрів двигуна з кривошипно-шатунним механізмом, які витісняються поршнями під час їхнього руху від крайнього верхнього до крайнього нижнього положень. Робочі об'єми двигунів інших конструкцій визначаються спеціальними розрахунками чи експериментальними методами;

складова частина КТЗ (складник) – деталь, складова одиниця чи комплектувальний виріб, які відповідають вимогам конструкторської документації;

спеціалізоване підприємство автомобільного сервісу (спеціалізоване підприємство) – підприємство, що належить до сервісної мережі пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту КТЗ, створеної виробником КТЗ або уповноваженими ним суб'єктами господарювання відповідно до законодавства;

страхова вартість – вартість КТЗ, визначена відповідно до умов договору страхування;

строк експлуатації – період часу від дати виготовлення КТЗ до дати його оцінки;

технічний стан – відповідність КТЗ складу його конструкції на дату реєстрації та сукупність фактичних експлуатаційних характеристик КТЗ на дату перевірки;

тип КТЗ – класифікаційна одиниця, що визначає призначення КТЗ і особливості конструкції;

укомплектованість – наявність усіх складників КТЗ, які передбачені виробником;

фізичний знос КТЗ (його складників) – утрата вартості КТЗ (його складників), яка зумовлена частковою або повною втратою первісних технічних та технологічних якостей КТЗ (його складників) порівняно з вартістю нового подібного КТЗ (його складників).

РОЗДІЛ 5

ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНА ЕКСПЕРТИЗА З ДОСЛІДЖЕННЯ ПОДІЙ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

5.1 Історичні передумови становлення та розвитку інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті

В системі СЕУ Міністерства юстиції України з 1997 р. започаткована експертна спеціальність 12.3 «Оцінка судноплавних засобів», завданням якої є визначення вартості судноплавних засобів та деяких окремих складових (двигунів, редукторів, гвинтів тощо), які останнім часом все частіше прибувають на Україну із-за кордону.

Швидкі темпи насичення споживчого ринку України такими засобами відбувається як за рахунок вітчизняних офіційних сертифікованих виробників, так і за рахунок аматорської діяльності, незаконного виробництва, контрабандою ввезених ПЗ на митну територію України. Розширення їх асортименту призводить до того, що об'єктами судової експертизи стають саме вони.

Експертна практика відносно об'єктів водного транспорту свідчить про те, що такі дослідження вже вийшли за межі суто товарознавчої експертизи та цей напрям потребував широкого розвитку та науково-методичного підходу, оскільки процес дослідження об'єктів водного транспорту (ОВТ) доволі складний різноплановий і специфічний.

Враховуючи, що в Київському НДІСЕ проводились транспортно-товарознавчі судові експертизи та дослідження з визначення вартості судноплавних засобів та їх складових, матеріальних збитків, спричинених при їх пошкодженні, за зверненнями органів досудового слідства, судів, адвокатів із питаннями, пов'язаними з дослідженням причин та обставин аварій на водному транспорті, технічного стану судноплавного засобу, оцінки правильності виконання екіпажем плавучого засобу та іншими посадовими особами певних дій у зв'язку із виникненням аварії, інциденту, катастрофи, експертами КНДІСЕ понад 3 роки тому стали проводитись судові експертизи із залученням провідних фахівців відділу організації розслідування аварійних подій Державної служби морського та річкового транспорту України з встановлення причин та обставин подій на водному транспорті. Після напрацювання експертами КНДІСЕ досвіду з проведення такого роду судових експертиз, у 2021 році було введено новий вид

дослідження за спеціальністю 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті». Одразу розпочались наукові й методичні розробки у галузі експертизи дослідження причин та обставин аварій на водному транспорті. Це було обумовлено наступними чинниками:

– відсутністю на той час експертних методик з дослідження причин та обставин подій на водному транспорті, як на великі судна в цілому, так і на малі судна безпосередньо;

– обмеженою інформацією, що міститься у відкритих джерелах.

З метою систематизації таких досліджень, науково-методичного опрацювання накопиченого досвіду, для розв'язання поставлених задач, експертами КНДІСЕ були розроблені «Методичні рекомендації щодо дослідження причин та обставин подій (аварії, інциденту, катастрофи) на водному транспорті та їх складників». Їх значення полягає в напрацюванні єдиного підходу при проведенні експертиз із дослідження причин та обставин транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, які будуть застосовуватись в експертній практиці при проведенні судових експертиз та експертних досліджень, у створенні відповідного алгоритму роботи, скороченні трудомісткості та витрат часу при проведенні таких судових експертиз, підвищенні їх результативності та більшої повноти вирішення експертних задач.

5.2 Поняття, предмет, об'єкт завдання інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті

Метою проведення інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті є класифікація та ідентифікація об'єктів водного транспорту, визначення їх вартості, встановлення причин та обставин аварій, визначення розміру збитків та вартості ремонтно-відновлювальних робіт, визначення технічного стану плавзасобів, гідротехнічних споруд, попереджувальних знаків, встановлення відповідності суднової документації, оцінка дії екіпажів та посадових осіб тощо.

Різновидами інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті є: товарознавча, судноводійська, гідрографічна та гідрометрична експертизи.

Предметом товарознавчої експертизи є будь-яка інформація про судна-аналоги, факти купівлі-продажу, фрахту, відчуження, ліквідації, бухгалтерські дані про придбання, ремонти, модернізацію, консервацію та виводу з експлуатації плавзасобів, комплектуючих, вузлів та агрегатів, обладнання тощо.

Об'єктом товарознавчої експертизи водного транспорту є судна, причали, понтони, бони, знаки, комплектуючі, вузли та механізми, обладнання плавуче та берегове тощо.

Предметом судноводійської експертизи є нормативні документи та теоретичні й практичні напрацювання, пов'язані з правилами технічної

експлуатації суден, правилами плавання, правилами запобігання зіткненню суден, а також з правилами судноводіння та перевезення вантажів та пасажирів.

Об'єктом судноводійської експертизи є фактичні дані про виконання вищезазначених правил та використання позитивного практичного досвіду судноплавства в даній ситуації, а також про застосування запобіжних та профілактичних засобів із запобігання надзвичайних подій на флоті.

Предметом гідрографічної експертизи можуть бути дані про глибини, рельєф дна, контури берегової лінії, відповідність їх нанесення на карти, коригування карт, питання, пов'язані з явищами земного магнетизму, тощо.

Об'єктом гідрографічної експертизи можуть бути документи, записи, показання (свідчення), покази приладів та інші матеріали, які містять інформацію про предмет експертизи.

Предметом гідрометричної експертизи є будь-які документи та обставини, пов'язані з правильною розташуванням знаків суднохідної обстановки та їх відповідності водному режиму.

Об'єктом гідрометричної експертизи є судна, інші плавзасоби, навігаційні прилади, попереджувальні знаки, документи, які містять фактичні дані про виконання гідрометричного режиму.

Транспортні події на воді – це дуже серйозні аварії (катастрофи), серйозні аварії (аварії), серйозні інциденти, інциденти, порушення вимог безпеки судноплавства, дуже серйозні аварії (катастрофи) з малими суднами, серйозні аварії (аварії) з малими суднами, серйозні інциденти з малими суднами, що виникли під час руху судна та призвели до загибелі та травмування людей, загибелі, затоплення або пошкодження судна, пошкодження причальних, шляхових, гідротехнічних та інших споруд, дезорганізації руху, забруднення довкілля тощо.

До категорії дуже серйозних аварій (катастроф) з малими суднами належать транспортні події, при яких загинула будь-яка особа, або транспортні події, які спричинили сильне забруднення довкілля (розлив нафти або нафтопродуктів) у результаті:

а) зіткнення, ударів, навалювань, затоплення малих суден через пошкодження корпусу під час руху;

б) пошкодження малими суднами плавучих і берегових причальних, шляхових, гідротехнічних та інших споруд;

в) перекидання та затоплення малих суден через порушення встановлених норм вантажопідйомності, пасажиромісткості, неправильного розміщення вантажу та людей на судні, переміщення судноводія або пасажирів під час руху, управління судном у положенні стоячи, незабезпечення судна рятувальними засобами згідно з нормами постачання;

г) перекидання та затоплення малих суден через користування технічно несправними суднами, силовими та рушійними установками або вітрильними суднами, які не пристосовані для перевезення пасажирів, а також управління судном особами, які не мають прав на управління або перебувають у нетверезому чи наркотичному стані, або втратили орієнтування внаслідок втоми;

г) перекидання або затоплення малих суден під час руху в штормових або інших несприятливих гідрометеорологічних умовах;

д) нещасні випадки на воді за участю малих суден, до яких належать наїзд малих суден на людей, які перебувають у воді, наїзд або попадання малих суден під корпуси транспортних або інших самохідних суден, що рухаються.

До категорії серйозних аварій (аварій) з малими суднами належать транспортні події, при яких травмовано осіб, або транспортні події, які спричинили забруднення довкілля.

До категорії серйозних інцидентів із малими суднами належать транспортні події, перераховані у вищенаведених абзацах, при яких не було допущено травм або загибелі людей і не заподіяно шкоди довкіллю.

Предметом експертизи інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті при дослідженні події на водному транспорті є фактичні дані (факти, обставини) про технічний стан та характеристики судноплавного засобу, окремих його складових, а також відповідність їх і відповідної суднової документації вимогам нормативно-правової бази експлуатації флоту, міжнародних угод, конвенцій, директив та інших нормативних документів, а також теоретичним і практичним напрацюванням, пов'язаним із правилами технічної експлуатації суден, судноплавства, запобігання зіткненням суден, судноводіння та перевезення вантажів і пасажирів.

Об'єкти водного транспорту являють собою складні інженерні споруди, експлуатація та обслуговування яких вимагає глибоких теоретичних знань, спеціальної підготовки, хорошої практики та сумління.

На водях транспортних засобів лежить висока відповідальність взагалі, а на водях транспортних засобів спеціального призначення (капітанах, мотористах, машиністах, стернових) особливо. Крім того, ця відповідальність зростає в залежності від кількості пасажирів, кількості та виду вантажу, погодних умов, кваліфікації екіпажу та узгодженості дій його членів.

Об'єктом інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті є: судна, причали, понтони, бони, навігаційні знаки, окремі комплектуючі плавзасобів, вузли, агрегати та механізми, інше обладнання плавуче та берегове, фактичні конкретні дані про виконання вимог вищевказаних нормативних документів та інформація щодо судноводійської практики, а також дані про застосування запобіжних та профілактичних засобів із запобігання надзвичайних подій на флоті.

При проведенні інженерно-транспортної експертизи з дослідження подій на водному транспорті, вирішуються такі основні завдання:

- 1) встановлення причин і обставин аварій на водному транспорті;
- 2) оцінка правильності виконання екіпажем судноплавного засобу та іншими посадовими особами певних дій, встановлення можливості попередження аварії;
- 3) визначення технічного стану судноплавного засобу;
- 4) визначення технічного стану гідротехнічних споруд, плавучих засобів та їх обладнання, застережливих знаків, навігаційних приладів тощо.

Завданням даної експертизи є дослідження обставин, які призвели до будь-яких небажаних наслідків у процесі експлуатації водного транспорту з метою кваліфікації цих подій; встановлення ролі кожного з учасників подій; аналіз дій екіпажів та посадових осіб; встановлення обставин непереборної сили, а також аналіз і узагальнення інформації та напрацювання відповідних рекомендацій; ідентифікація об'єкта; оцінка морехідних властивостей судна в цілому; визначення джерела походження даного плавзасобу, визначення технічного стану окремих його складових; технічне дослідження пошкоджень, дослідження змісту судових документів на предмет відповідності їх нормативно-правовим актам; розв'язання питань щодо реконструкції та модернізації як судна в цілому, так і окремих його складових; тощо.

При відповіді на поставлені питання є кілька обов'язкових процедур, що вирішуються в ході дослідження подій на водному транспорті. Це ідентифікація об'єкта СЗ, аналіз бортової (супровідної) документації, визначення технічного стану і ресурсних характеристик та інші, залежно від виду об'єкта дослідження.

Перелік питань інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті:

Який технічний стан судноплавного засобу (на момент огляду чи на певну минулу дату)?

Як діяв судноводій (члени команди) на момент настання події?

Як повинен був діяти судноводій (члени команди) на момент настання події відповідно до вимог Правил судноплавства України та (чи) місцевих правил судноплавства?

Чи спроможні з технічної точки зору показання судноводія та пасажирів судна в частині вказаної швидкості руху судна та його розташування на воді у момент зіткнення?

Чи відповідають дії судноводія вимогам Правил судноплавства України, якщо не відповідають, то в чому полягає невідповідність і чи знаходиться вона в причинному зв'язку з настанням події (аварійної пригоди) на воді?

Чиї дії знаходяться в причинному зв'язку з настанням події на воді?

Чи мав судноводій технічну можливість своїми односторонніми діями уникнути (попередити) зіткнення з іншим судном?

Чи відповідала підготовка екіпажу судноплавного засобу вимогам Правил судноплавства України?

Чи правильно діяли члени екіпажу в даних обставинах під час події?

Як правильно повинні були діяти члени екіпажу в даних обставинах під час події відповідно до вимог Правил судноплавства України?

Чи були виконані екіпажем (або окремим членом екіпажу) усі необхідні дії для запобігання події (аварії)?

Чи відповідала фактична погода прогнозованим?

Чи правильно було організовано метеорологічне забезпечення умов плавання?

Кому належить право власності на об'єкт дослідження СЗ?

Чи дозволяють кваліфікаційні документи (кваліфікація) водія (капітана, стернового, моториста, машиніста) управляти даним засобом?

Чи дозволяють класифікаційні документи даного судна експлуатувати його в даних умовах (район плавання, віддалення від берега чи порту-сховища, висота хвилі, сила та напрям вітру тощо)?

Яка безпосередня причина події (аварії) СЗ?

Чи є конкретна обставина причиною чи наслідком події (аварії) СЗ?

Які організаційні недоліки могли сприяти настанню події (аварії) СЗ?

Чи придатне судно, виходячи з його конструктивних особливостей, до плавання в даних конкретних умовах?

Чи завдає перепони даний дефект управлінню судном?

Чи були в даному конкретному випадку порушені правила, що регулюють плавання, якщо так, то які саме?

Чи були порушені правила навантаження вантажів та їх розміщення на судні?

Чи було перевантаження судна?

Чи має корпус судна достатню водонепроникність?

Чи можливо проникнення води до корпусу судна визначеним шляхом?

Скільки часу необхідно для заповнення судна водою в даних умовах?

Чи відповідають протипожежні засоби судна чинним нормативним вимогам?

Чи відповідає кількість наявних на судні рятувальних засобів чинним нормативним вимогам?

Чи відповідають покази даного магнітного компаса дійсності?

Чи правильно велася прокладка курсу у визначений термін часу?

Чи правильно здійснювалося встановлення місцеперебування судна?

Чи відповідають чинним нормативним вимогам щодо безпеки плавання дії офіційної особи?

Яка була глибина в даному місці до падіння горизонту води (у разі паводка)?

Чи правильно представлена навігаційна карта?

Чи відповідає глибина, яка вказана в навігаційній картці, реальній глибині, якщо ні, то не є то причиною аварії?

До якої ділянки плавання має відношення даний водний простір?

Хто із посадових осіб зобов'язаний забезпечити виконання певних правил?

Якою мірою були виконані посадовою особою дії відповідно до її службових обов'язків, що були необхідні для попередження аварії?

Яку допомогу повинен був надати капітан судна іншому судну, що потерпіло аварію?

На вирішення експертизи технічного стану судноплавних засобів можуть бути поставлені наступні питання:

Чи можливо ідентифікувати об'єкт експертизи взагалі, якщо так, то що це за судно?

Яким способом об'єкт дослідження виготовлено?

Чи відповідає фактичне найменування об'єкта дослідження тому, що зазначено в супровідних документах?

Чи відповідає об'єкт дослідження технічним характеристикам, що зазначені в документації?

Чи відповідає супровідна документація вимогам чинного законодавства?

Чи є даний СЗ новим чи таким, що був у користуванні?

Чи відповідає об'єкт дослідження своїй назві та іншим ідентифікаційним ознакам?

Чи комплектний даний об'єкт дослідження, якщо ні, то які вузли (агрегати, частини) відсутні?

Якому об'єкту дослідження належать пред'явлені запчастини (вузли, агрегати)?

Чи відповідає об'єкт дослідження або його реконструйована (модернізована) частина технічному проекту?

Чи відповідає проект вимогам Регістру судноплавства?

Чи відповідають технічні характеристики об'єкту дослідження умовам експлуатації?

Який розмір збитків та/або обсяг ремонтно-відновлювальних робіт?

Чи відповідає обраний техпроцес ремонту (відновлення) СЗ вимогам нормативних актів?

Який технічний стан даного судна?

Чи має судно конструктивні недоліки, які могли негативно впливати на управління судна чи на його окремі механізми?

Чи завдає перепони даний дефект управлінню судном?

Яка причина руйнування даної деталі даного судна?

Чи відповідає стан технічних засобів судна умовам безпечного плавання, якщо ні, то в чому полягають недоліки?

Чи могли виявлені недоліки стати причиною аварії та за яких умов?

Чи відповідає якість ремонту судна нормативам і чи правильно вона була визначена при прийманні судна до експлуатації?

В якому технічному стані знаходяться гідротехнічні споруди, плавучі засоби та їх обладнання, застережливі знаки, навігаційні прилади тощо (на момент огляду чи на певну минулу дату)?

Крім того, завданням інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті може бути:

Відтворення схеми руху.

Аналіз погодних умов.

Розрахунки статичної та динамічної остійності.

Аналіз умов фрахту (лізингу).

Аналіз виконання Правил плавання.

Відтворення схеми роботи окремих механізмів та агрегатів ТЗ (головних та допоміжних двигунів; якірних, швартовних, рятувальних засобів; осушувальної, баластної та пожежної систем тощо).

Визначення ресурсних характеристик ТЗ.

Об'єкти водного транспорту для експертних цілей класифікуються наступним чином:

- судна;
- гідротехнічні споруди;
- навігаційні споруди;
- спеціальні споруди;
- додаткові об'єкти дослідження.

Законодавчою основою класифікації суден є насамперед Кодекс торгового мореплавства України, ст. 15 якого дає визначення судна [45].

Торговельне судно відповідно до ч. 1 ст. 15 цього Кодексу означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:

- для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки та добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи підймання майна, що затонуло в морі;
- для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо);
- для наукових, навчальних і культурних цілей;
- для спорту;
- для інших цілей.

Риболовне судно за цим Кодексом – це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу.

Знаряддя промислу є невіддільною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі.

Ядерне судно відповідно до цього Кодексу – це судно, що обладнане ядерною енергетичною установкою.

Пасажирським є судно, що перевозить більше 12 пасажирів.

З визначення судна, що наведено в Кодексі торгового мореплавства України, можна зробити висновок про те, що:

- 1) судно – це самохідна чи несамохідна плавуча споруда;
- 2) поряд із суднами КТМУ виділяє плавучі об'єкти, що не є суднами;
- 3) ознакою, що визначає статус судна, є його призначення, тобто те для чого плавуча споруда використовується.

Поняття *об'єкт водного транспорту* поширюється не тільки на судна, під поняття «об'єкт водного транспорту» підпадають гідротехнічні споруди (причали, шлюзи, канали тощо); споруди, що слугують забезпеченню безпеки судноплавства (маяки, буї, віхи, швартовні бочки тощо), які можна назвати навігаційно-гідрографічними об'єктами водного транспорту.

5.3 Причини та види подій на водному транспорті

Під транспортною подією згідно із чинним законодавством, зокрема абз. 2 п. 1.1 Положення про порядок розслідування та обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 05.11.2003 № 857, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 20.01.2004 за № 84/8683 (зі змінами), розуміються дуже серйозні аварії (катастрофи), серйозні аварії (аварії), серйозні інциденти, інциденти, порушення вимог безпеки судноплавства, дуже серйозні аварії (катастрофи) з малими суднами, серйозні аварії (аварії) з малими суднами, серйозні інциденти з малими суднами, що виникли під час руху судна та призвели до загибелі та травмування людей, загибелі, затоплення або пошкодження судна, пошкодження причальних, шляхових, гідротехнічних та інших споруд, дезорганізації руху, забруднення довкілля [86].

До категорії дуже серйозних аварій (катастроф) з малими суднами належать транспортні події, при яких загинула будь-яка особа або транспортні події, які спричинили сильне забруднення довкілля (розлив нафти або нафтопродуктів у кількості, що перевищує $1,0 \text{ м}^3$; покриття плівкою (нафтовою, масляною та іншого походження) більше ніж $1/3$ від поверхні водного об'єкта при його видимій площі до 6 км^2 або більше ніж 2 км^2 поверхні водного об'єкта при його видимій площі понад 6 км^2) у результаті:

а) зіткнення, ударів, навалювань, затоплення малих суден через пошкодження корпусу під час руху;

б) пошкодження малими суднами плавучих і берегових причальних, шляхових, гідротехнічних та інших споруд;

в) перекидання та затоплення малих суден через порушення встановлених норм вантажності, пасажиромісткості, неправильного розміщення вантажу та людей на судні, переміщення судноводія або пасажирів під час руху, управління судном у положенні стоячи, незабезпечення судна рятувальними засобами згідно з нормами постачання;

г) перекидання та затоплення малих суден через користування технічно несправними суднами, силовими та рушійними установками або вітрильними суднами, які не пристосовані для перевезення пасажирів, а також управління судном особами, які не мають прав на управління або перебувають у нетверезому чи наркотичному стані, або втратили орієнтування внаслідок втоми;

г) перекидання або затоплення малих суден під час руху в штормових або інших несприятливих гідрометеорологічних умовах;

д) нещасні випадки на воді за участю малих суден, до яких належать наїзд малих суден на людей, які перебувають у воді, наїзд або попадання малих суден під корпуси транспортних або інших самохідних суден, що рухаються.

До категорії серйозних аварій (аварій) з малими суднами належать транспортні події, при яких травмовано осіб, або транспортні події, які спричинили забруднення довкілля.

До категорії серйозних інцидентів з малими суднами належать транспортні події, перераховані у вищенаведених абзацах, при яких не було допущено травм або загибелі людей і не заподіяно шкоди довкіллю.

Для дослідження транспортних подій на воді необхідно з'ясувати їх причини. За своїм характером причини транспортних подій, що трапляються на воді можуть бути технічними, організаційними, психофізіологічними та іншими.

Технічні причини:

- конструктивні недоліки, недосконалість, недостатня надійність засобів виробництва;
- порушення правил технічної експлуатації систем і механізмів на судах;
- порушення правил технічної експлуатації та утримання судноплавних шляхів;
- недостатня надійність окремих систем обладнання та механізмів унаслідок зношення в процесі технічної експлуатації;
- інші технічні причини.

Організаційні причини:

- порушення вимог нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних правил плавання, місцевих правил користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах;
- незадовільне функціонування, недосконалість або відсутність системи управління безпекою;
- відсутність або незадовільний контроль за станом судноплавних шляхів;
- допуск до роботи без проведення навчання і перевірки знань з охорони праці;
- інші організаційні причини.

Психофізіологічні причини:

- алкогольне, наркологічне сп'яніння, токсичне отруєння;
- погані фізичні дані або стан здоров'я;
- інші психофізіологічні причини.

Погодні умови:

- невідповідність району плавання;
- форс-мажорні обставини;
- інші.

Актуальним питанням є дослідження технічного стану судноплавних засобів, що передбачає ідентифікацію об'єкта, оцінку морехідних властивостей судна в цілому, визначення джерела походження даного плавзасобу, визначення технічного стану окремих його складових, технічне дослідження пошкоджень, дослідження змісту судових документів на предмет відповідності їх нормативно-правовим актам, розв'язання питань щодо реконструкції та модернізації як судна в цілому, так і окремих його складових тощо.

Важливе значення для розслідування транспортних подій на воді має встановлення руху судна. Кожне судно повинно завжди прямувати із безпечною швидкістю, з тим щоб воно могло вжити належні та ефективні дії для запобігання

зіткненню і могло бути зупинене в межах відстані, необхідної за наявних обставин і умов.

При виборі безпечної швидкості повинні враховуватися наступні *фактори*:

1) усім суднам:

– стан видимості;

– щільність руху, включаючи скупчення риболовних або будь-яких інших суден;

– маневрові можливості судна та особливо відстань, необхідну для повної зупинки судна, і поворотність судна в переважних умовах;

– ніччю – наявність фону освітлення як від берегових вогнів, так і від розсіювання світла власних вогнів;

– стан вітру, моря та течії й близькість навігаційних небезпек;

– співвідношення між осадкою і наявними глибинами.

2) додатково суднам, що використовують радіолокатор:

– характеристики, ефективність і обмеження радіолокаційного обладнання;

– будь-які обмеження, що накладаються використовуваною радіолокаційною шкалою дальності;

– вплив на радіолокаційне виявлення стану моря та метеорологічних факторів, а також інших джерел перешкод;

– можливість того, що радіолокатор може не виявити на достатній відстані малі судна, лід та інші плавучі об'єкти;

– кількість, місцеположення та переміщення суден, виявлених радіолокатором;

– більш точну оцінку видимості, яка може бути одержана при радіолокаційному вимірі відстані до суден або інших об'єктів, що знаходяться поблизу.

5.4 Проведення інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті

Порядок проведення судової експертизи визначено у положеннях Закону України «Про судову експертизу», Кримінального процесуального, Цивільного процесуального та Господарського процесуального кодексів України, наказу Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5 [100], а також інших нормативно-правових актів з питань судової експертизи.

Визначений у законодавстві порядок призначення та проведення інженерно-транспортних експертиз подій на водному транспорті стосується всіх уповноважених органів і посадових осіб, працівників науково-дослідних інститутів судових експертиз Міністерства юстиції України, інших відомчих експертних установ та суб'єктів підприємницької діяльності, до компетенції яких входить проведення судових експертиз та досліджень об'єктів водного транспорту.

Інженерно-транспортні експертизи подій на водному транспорті проводяться спеціалістами, які пройшли спеціальну підготовку та отримали кваліфікацію судового експерта за спеціальностями 12.3 «Оцінка судноплавних засобів» та 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті» відповідно до Положення про Центральну експертно-кваліфікаційну комісію при Міністерстві юстиції України та атестацію судових експертів, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 03.03.2015 № 301/5 (зі змінами та доповненнями) [87].

Судовий експерт із дослідження ОВТ у своїй роботі повинен:

– керуватися чинним законодавством, яке регулює судово-експертну діяльність;

– володіти знаннями технології побудови та ремонту суден та мати спеціальну освіту, знати нормативно-технічну документацію стосовно судноплавних засобів, володіти технічною термінологією.

– мати обізнаність у ремонтних і витратних матеріалах, які використовуються при ремонті та експлуатації суден;

– володіти методами перевірки якості ремонту;

– знати особливості фотографування ОВТ.

Підставою для проведення інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті може бути:

– ухвала суду;

– постанова слідчого;

– постанова виконавця Державної виконавчої служби;

– лист підприємства, організації, установи;

– заява фізичної особи.

У будь-якому випадку експертом повинні бути витримані терміни виконання експертизи (дослідження), встановлені чинним законодавством.

При отриманні завдання на проведення інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті *експерт повинен*:

1) вивчити всі наявні матеріали;

2) проаналізувати та з'ясувати питання, на які необхідно дати відповідь за результатами дослідження;

3) визначити рівень своїх спеціальних знань та можливість проведення даного дослідження;

4) визначитись з необхідністю залучення фахівців інших установ та організацій, які можуть надати допомогу в проведенні дослідження;

5) визначити алгоритм конкретного дослідження.

Подальші дії експертом проводяться відповідно до прийнятого рішення та визначеного алгоритму.

При проведенні інженерно-транспортної експертизи подій на водному транспорті присутність зацікавлених осіб визначається ухвалою суду або постановою слідчого органу.

При проведенні дослідження на підставі заяв громадян, адвокатів або листів організацій, установ, підприємств тощо, присутність на експертному огляді

зацікавлених осіб може бути здійснена за ініціативою замовників після узгодження з виконавцем дослідження дати, місця та часу експертного огляду.

Виклик зацікавлених осіб на експертний огляд із зазначенням дати, місця та часу експертного огляду ОВТ здійснюється замовником шляхом вручення виклику (оформленого на бланку) під розписку особи, яка викликається, або телеграмою з повідомленням про її вручення адресату.

На вимогу експерта *замовник повинен*:

- узгодити з експертами день та час проведення експертного огляду;
- вирішити питання доставлення експерта на місце проведення експертного огляду судна;

- забезпечити належними умовами для проведення експертного огляду вказаного вище судна, а саме: вільним доступом до судна, та при потребі часткового розбирання силами та засобами спеціалістів;

- у разі знаходження об'єкта дослідження (судна) на території режимного об'єкта, вирішити питання щодо отримання відповідного дозволу на проведення експертного огляду та фотографування;

- присутність зацікавлених у справі сторін, якщо це обумовлено відповідними документами.

У разі відсутності у встановлений час на місці експертного огляду осіб, які викликалися, експертного огляд проводиться без їх участі, про що обов'язково зазначається у документах, складених за результатами експертного огляду та висновку експерта.

При виконанні судової експертизи із дослідження подій на водному транспорті, на вимогу експерта повинен надати для експертного огляду всі наявні судові документи.

При експертному огляді ОВТ експерт повинен в обов'язковому порядку:

- класифікувати об'єкт;
- провести пошук та аналіз ідентифікаційних ознак;
- зробити відповідний висновок щодо ідентифікації ОВТ. У разі невідповідності ідентифікаційних ознак судна наданим документам, рішення щодо подальшого дослідження приймає орган, який призначив експертизу (дослідження);

- зібрати всі матеріали стосовно технічного стану судна;
- встановити (описати, обміряти, сфотографувати тощо) всі наявні пошкодження судна.

При експертному огляді з виконанням перелічених вище етапів, замовник, на вимогу експерта, коли це можливо, проводить перевірку працездатності двигуна та інших вузлів, систем та агрегатів судна.

По закінченню експертного огляду СЗ судовий експерт визначає перелік необхідних додаткових матеріалів. Подальше дослідження ОВТ полягає у вивченні та аналізі всіх наявних матеріалів, включаючи результати експертного огляду.

Після ознайомлення з матеріалами справи (провадження) та результатами експертного огляду об'єкта дослідження експертом може бути направлено додаткове клопотання.

До отримання необхідних матеріалів проведення експертизи призупиняється.

При необхідності експерт має право направити відповідне клопотання про повторення експертного огляду за інших обставин.

У разі незадоволення клопотання у строк 45 календарних днів, відповідно до п. п. 1.13, 4.11 Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затвердженої наказом Міністерства юстиції України 08.10.1998 № 53/5, судовий експерт складає повідомлення замовнику про неможливість надання висновку експерта [100].

Основна мета експертного огляду – зіставлення даних про технічний стан, зносах, дефектації та інших даних, викладених в актах експертного огляду судна Регістром, з фактичним станом його основних елементів.

Експертний огляд конструкційних елементів судна може вестися в будь-якій послідовності з урахуванням їх доступності та підготовленості до експертного огляду судновласником.

У процесі експертного огляду судна експертом повинні бути зроблені, якщо це можливо, контрольні пробні запуски механізмів у дію.

При експертному огляді судна рекомендується:

– перевірити, чи всі вимоги та приписи Регістру, передбачені актами експертного огляду судна, виконані судновласником, якщо невиконані, то зафіксувати такі факти;

– визначити, чи не отримувало судно (елементи судна) після чергового експертного огляду будь-яких серйозних ушкоджень, що перешкоджають його нормальній експлуатації та не відображених в судових документах;

– перевірити, чи немає відступів від норм постачання судна та комплектності його основних елементів.

При експертному огляді надбудов і судових приміщень, особливо пасажирських суден, звернути увагу на стан декору та обладнання кают, салонів, барів, ресторанів на предмет виявлення їх руйнування.

Усі виявлені при експертному огляді елементів судна факти розукомплектування і відступу від норм постачання, невраховані при експертному огляді та при складанні судових актів, повинні фіксуватися і враховуватися при проведенні розрахунків вартості судна.

Технічний експертний огляд СЗ судовим експертом являє собою початковий етап дослідження, який дає змогу органолептичними методами визначити ідентифікаційні дані СЗ; його комплектність; укомплектованість; технічний стан, обсяг і характер пошкоджень; інші показники на момент технічного експертного огляду, необхідні для оцінки майна.

Визначення матеріального збитку чи вартості СЗ без його експертного огляду особисто експертом, який складає висновок судової експертизи, можливе тільки

за рішенням органу (посадової особи), який здійснює судове чи досудове слідство, у разі надання ними даних, необхідних для оцінки.

У разі потреби виклик зацікавлених осіб для технічного експертного огляду із зазначенням дати, місця та часу проведення експертного огляду СЗ (після їх узгодження з виконавцем дослідження) здійснюється замовником дослідження шляхом вручення відповідного виклику під розписку особі, що викликається, або телеграмою з повідомленням про її вручення адресату.

У разі відсутності в установлений час на місці експертного огляду осіб, що викликалися, експертний огляд проводиться без їх участі, про що зазначається у висновку.

Замовник повинен забезпечити належні безпечні умови експертного огляду (освітлення, вільний доступ, можливість експертного огляду СЗ з різних сторін, при потребі часткового розбирання силами та засобами спеціалістів сервісного центру тощо).

До початку технічного експертного огляду судовий експерт ознайомлюється з наданими документами та фіксує такі дані (якщо вони необхідні для складання висновку):

а) прізвище, ім'я та по батькові власника СЗ (довіреної особи) або найменування власника – юридичної особи;

б) місце проживання (місцеперебування) власника СЗ;

в) дані зі свідоцтва про реєстрацію ОБТ (свідоцтва про право власності): серія, номер, ким і коли видане, з яких підстав;

г) ідентифікаційні дані СЗ згідно з наданими документами: тип, марка, модель (модифікація), виробник, країна-імпортер (для СЗ іноземного виробництва, що ввозиться на митну територію України), рік виготовлення, колір, назва, попередня назва, номер ІМО, номери двигунів, кузова, ідентифікаційний номер СЗ, реєстраційний номер СЗ, відмітки про дати заміни складників тощо.

Для виконання оцінки власник СЗ (довірена особа) *на вимогу судового експерта повинен надати такі документи:*

а) посвідчення (за потреби) довіреність на право керування СЗ, паспорт або інший документ, що посвідчує особу, для юридичних осіб – довіреність на право представляти інтереси власника досліджуваного СЗ;

б) Конвенційні документи, свідоцтво про реєстрацію СЗ, Свідоцтво на право власності, Свідоцтво обмірне, Свідоцтво на право плавання під Державним прапором України, Свідоцтво про мінімальний склад екіпажу, санітарне Свідоцтво, класифікаційні документи, суднові документи, що засвідчують технічний стан судна, його устаткування, пристроїв і механізмів, документи про здійснення нагляду даного судна, виданими класифікаційними товариствами щорічно підтверджується в межах 3 місяців до чи після дати закінчення кожного річного терміну від дати експертного огляду;

в) комплект супровідних документів (митну декларацію, інвойс, купчу, довідку-рахунок тощо);

г) документ про оцінку СЗ (якщо проводилось попереднє дослідження) або його копію;

г) довідку про сплату обов'язкових зборів, інших обов'язкових платежів;

д) замовлення-наряд на виконання ремонтно-відновлювальних робіт на доках, КСРЗ, спеціалізованій станції технічного обслуговування; чек на придбання складників СЗ тощо;

е) іншу документацію на СЗ в оригіналі або копії (сервісну книжку; талони гарантійного обслуговування; страховий поліс; чек на повернення податків відповідно до системи тощо).

Під час технічного експертного огляду СЗ судовий експерт повинен:

а) перевірити відповідність ідентифікаційних даних ОВТ записам у наданих документах;

б) перевірити укомплектованість СЗ, установити комплектність, наявність додаткового обладнання;

в) установити показники мотогодин на двигунах;

г) зафіксувати інформативні ознаки раніше виконаного відновлювального ремонту СЗ;

д) установити характер і обсяги пошкоджень на момент експертного огляду та інші ознаки, що характеризують технічний стан СЗ, з обов'язковою їх фіксацією шляхом фотографування.

Після закінчення зовнішнього технічного експертного огляду проводиться перевірка роботи двигуна та інших складників, а для спеціалізованих (спеціальних) СЗ – працездатність спеціального обладнання.

У разі можливості проведення ходових випробувань (під час руху СЗ) перевіряється робота складників СЗ з метою встановлення їх технічного стану.

Після закінчення експертного огляду СЗ судовий експерт у разі потреби *ознайомлює зацікавлених осіб, залучених до експертного огляду об'єкта дослідження, з його результатами, зазначеними в акті експертного огляду фізичного стану основних складових СЗ, а саме:*

– корпусу, надбудов зі службовими та жилими приміщеннями (штурманська, радіорубка, каюти) тощо;

– технічних засобів (навігаційних радіолокаційних станцій, автоматичної ідентифікаційної системи, супутникового зв'язку, радіо і радіолокаційних антен);

– пристроїв, систем та обладнання, приладів і механізмів управління, такелажу тощо;

– виявлені інформаційні ознаки виконаного відновлювального ремонту, в разі потреби виконати комплекс операцій щодо відновлення справності або роботоздатності СЗ чи його складових (ів);

– при виявленні під час експертного огляду дефектів, пошкоджень, після часткового чи повного розбирання СЗ (складової) з контролем параметрів (характеристик) та сортуванням складових на групи відповідно до ступеня їх придатності;

– наявність рятувальних засобів;

– забезпечення безпеки охорони людського життя і навколишнього природного середовища, *відповідно до міжнародно-правових вимог до використання ОВТ.*

Виявлені під час експертного огляду дефекти, пошкодження, експлуатаційний знос складових, а також обґрунтування засобів і обсягу відновлювальних робіт з їх усунення можуть відобразитись і у коефіцієнтах (процентах) фізичного зносу (знецінення) об'єкта дослідження, визначається відповідно до Таблиць та Графіків.

За результатами експертного огляду об'єкта дослідження експерту необхідно:

- провести класифікацію об'єкта;
- визначити чи є можливість ідентифікувати даний об'єкт та проаналізувати ідентифікаційні ознаки; якщо так, то визначити тип та призначення даного ОВТ;
- визначити всі характерні особливості судна, необхідні для надання висновку по суті поставлених запитань;
- окреслити подальший хід дослідження;
- намітити аргументацію відповідей на поставлені питання;
- за можливості від замовника отримати письмове підтвердження аргументації;
- визначити коло необхідної додаткової інформації;
- провести необхідне фотографування.

У судових документах містяться дані, *що характеризують ті чи інші аспекти судна*: конструктивні особливості, фізичні параметри, тип і призначення, правовий статус, відповідність установленим вимогам, технічний стан, а також дані про повсякденну експлуатацію судна.

Ці дані з різних сторін формують образ судна в різні періоди його експлуатації. Отриманий із судової документації образ судна може бути використаний при ідентифікації конкретного судна. Чим більш повний комплект судової документації надається в розпорядження експерта, тим з більшою долею вірогідності він зможе дати відповідь на поставлені перед ним питання.

Наявність діючих свідоцтв указує на експлуатаційний стан судна, а прострочені свідоцтва (чи відсутність свідоцтв), своєю чергою, вказують на те, що судно швидше за все не експлуатується. Дані судового журналу є джерелом інформації про місцеперебування судна в різні періоди.

Якщо ж реєстраційні документи з якої-небудь причини втрачені, то за портом приписки можна визначити прапор судна, а за назвою і портом приписки – судовласника. У практиці роботи судових органів, коли потрібно виставляти вимоги до судовласника – встановлення судовласника і його адреси є важливим завданням.

Глава 3 Кодексу торгового мореплавства України, яка називається «Суднові документи», встановлює:

Судно повинно мати наступні *основні судові документи*:

- свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент);

- свідоцтво про право власності на судно;
- класифікаційне свідоцтво;
- обмірне свідоцтво (для суден, із корпусом довжиною 24 м і більше);
- санітарний журнал;
- суднове санітарне свідоцтво;
- пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більш ніж 12 пасажирів;
- ліцензію на право користування судною радіостанцією, журнал радіослужби та інші документи відповідно до Регламенту радіозв'язку;
- свідоцтво про вантажну марку;
- журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря.

Список осіб суднового екіпажу (суднова роль), список пасажирів, суднові радіомашинні журнали ведуться за формою і правилами, установленими Міністерством інфраструктури України, а на рибальських судах – центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства. Міністерством рибного господарства України.

Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, установленими Міністерством інфраструктури України за узгодженням з Міністерством охорони здоров'я України.

Судна, зареєстровані в Судновій книзі України, замість документів, зазначених вище, повинні мати судновий квиток.

Судно, що плаває за кордон, повинне також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

Правове значення заходів з ідентифікації судна полягає в тому, що їх здійснення є обов'язковим відповідно до вимог національного та міжнародного законодавства, що регулює торговельне мореплавство. Судно повинно мати свою назву. Назву судну присвоює власник. Будь-якому судну, що має обладнання зв'язку, присвоюється позивний сигнал, а також, залежно від його технічної оснащеності, – ідентифікаційний номер суднової станції супутникового зв'язку і номер вибірного виклику суднової радіостанції.

Під ідентифікацією судна слід розуміти комплекс заходів, спрямованих на визначення родових ознак будь-якого судна. До таких заходів, зокрема, належать:

- (а) присвоєння назви судну;
- (б) присвоєння позивного сигналу;
- (в) присвоєння ідентифікаційного номера і номера вибірного виклику суднової станції супутникового зв'язку.

Правове значення заходів з ідентифікації судна полягає в тому, що їх здійснення є обов'язковим відповідно до вимог національного та міжнародного законодавства, що регулює торговельне мореплавство.

Назва судна – це основна визначальна родова ознака будь-якого судна. Присвоєння назви судну можна схарактеризувати наступними положеннями:

- (а) присвоєння назви є обов'язком власника судна;

(б) присвоєння назви має за мету проголосити відомості про судно, що відрізняють його від інших суден;

(в) присвоєння назви має правовий характер, оскільки ця процедура регламентована законодавством;

(г) присвоєння назви є передумовою подальшого вчинення інших юридичних дій щодо судна, як-то реєстрація в судовому реєстрі, надання права плавання під відповідним прапором, відсудження судна тощо.

Заходи з ідентифікації судна передбачають також присвоєння позивного сигналу, присвоєння ідентифікаційного номера і номера вибірного виклику судової станції супутникового зв'язку. Наявність у КТМУ відповідних положень, пов'язане з виконанням вимог міжнародних договорів, зокрема, Конвенції СОЛАС 74/78 [75], Конвенції ООН про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1976 р. [48] та інших.

З метою виконання правила 3 глави Х Конвенції СОЛАС-74 щодо надання ідентифікаційних номерів Міжнародною морською організацією (ІМО) усім пасажирським суднам валовою місткістю 100 од. і більше та всім вантажним суднам валовою місткістю 300 од. і більше, а також виконання Системи ідентифікаційних номерів суден ІМО, ухваленої на п'ятнадцятій Асамблеї Міжнародної морської організації 19.11.1987 (резолюція ІМО А.600 (15), наказом Міністерства транспорту України від 14.06.2000 № 316 затверджено Порядок присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, які мають право плавання під Державним прапором України [89]. Ідентифікаційний номер ІМО – це номер, що складається із семи цифр та використовується на міжнародному рівні для ідентифікації суден з метою підвищення безпеки на морі та запобігання забрудненню, а також надання допомоги в запобіганні морському шахрайству. Ідентифікаційний номер присвоюється:

(а) новим суднам під час побудови або первинної реєстрації судна;

(б) суднам, що перебувають в експлуатації, під час їх перереєстрації, зміни судових реєстраційних документів шляхом внесення змін та доповнень у Державний судовий реєстр України.

Ідентифікаційний номер ІМО, що надається судну, є постійним і не змінюється, незалежно від зміни власника судна та зміни реєстрації судна або інших обставин. У випадку загибелі судна або за інших обставин, через що судно перестало існувати, його ідентифікаційний номер іншому судну не присвоюється.

Уся сукупність документів засвідчує технічний стан судна та може слугувати джерелом даних про судно, проходження судном відповідних експертних оглядів, ремонтів, переобладнань, та впливати на його вартість. Також державними органами в Актах зазначаються приписи з усунення невідповідностей для подальшої експлуатації судна.

Використання судових документів, в яких містяться дані при ідентифікації судна, характеризують ті чи інші аспекти судна, конструктивні особливості, фізичні параметри, тип і призначення, правовий статус, відповідність

установленим вимогам, технічний стан, а також дані про повсякденну експлуатацію судна, відображають технічний стан у різні періоди експлуатації судна тощо. Ідентифікація судноплавних засобів за інформаційними ознаками може поділятися на головну, другорядну та допоміжну.

За результатами експертного огляду об'єкта дослідження судовий експерт повинен:

- провести фотофіксацію об'єкта дослідження;
- провести класифікацію об'єкта;
- визначити чи є можливість ідентифікувати даний об'єкт та проаналізувати ідентифікаційні ознаки;
- визначити тип та призначення даного ОВТ;
- визначити всі характерні особливості судна, необхідні для надання висновку по суті;
- визначити необхідність додаткової інформації;
- навести аргументацію відповідей на поставлені питання.

Визначення року виготовлення СЗ-ПЗ здійснюється на підставі даних його виробника, що зазначаються у документах та сертифікатах визначення типу, моделі, версії, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна тощо.

За рік виготовлення СЗ приймається дата його виготовлення зі спуском на воду, а не дата закладки кіля судна, бо будівництво судна може тривати декілька років. У сучасному суднобудуванні широко використовується секційний спосіб будівництва корпусів, при якому корпус корабля збирається з секцій, заздалегідь виготовлених в цехах суднобудівного заводу і в готовому вигляді доставлених на стапель. Будівництво судна завжди починається з кіля. Закладка судна в Україні реєструється у Державному судовому реєстрі України, для чого складається спеціальний «Акт закладки кіля судна», що підписують головний будівельник корабля, представник замовника і представник Регістру судноплавства України та затверджує Генеральний директор суднобудівного підприємства. В малому суднобудуванні закладкою також називають конструкцію з кіля в збірці з форштевнем і транцем, що першою встановлюють на суднобудівельний стапель.

Визначення року виготовлення СЗ за датою виготовлення його окремих складових частин не допускається у зв'язку з можливістю їхньої заміни під час експлуатації або можливого значного проміжку в часі з моменту їх виготовлення до моменту складання з них СЗ. Такі дати можуть мати інформативний характер тільки в усій своїй сукупності.

Комплектність та укомплектованість СЗ і його складових частин визначаються за результатами його експертного огляду, виходячи з фактично встановлених на ньому складових частин.

Джерелом інформації про базову комплектність СЗ є дані його виробника. Комплектність СЗ може бути зазначена в документах придбання нового СЗ.

Комплектність та укомплектованість переобладнаного СЗ враховуються за умови внесення змін до реєстраційних документів.

ПРИКЛАД № 1

ДОСЛІДЖЕННЯ

Вирішення поставлених питань проводилось на основі аналізу наявної інформації у матеріалах кримінального провадження.

Етап № 1

(Місце події із встановленою широтою та довготою)

Згідно з протоколом огляду місця події зіткнення судноплавних засобів відбулось на ділянці берегу річки ХХХХХ з географічними координатами: широта – 47°618306 N, довгота – 38°259187 E, а. с. 13 від 08.08.2020.

Етап № 2

(Ідентифікація судноплавних засобів, за участю яких трапилась подія)

У Таблицях наведено інформацію із характеристиками за наявними документами щодо судноплавних засобів (СЗ), за участю яких трапилась подія, що містяться у матеріалах кримінального провадження:

Таблиця 1

Загальна характеристика прогулянкового катера «Galion 777»	
Номер судна	UA 7777 KV
Ідентифікаційний номер корпусу	SRU 777777
Марка	Galion
Модель	777
Навісний двигун марки, модель, рік випуску	Suzuki DF 180, 2013 року
Матеріал корпусу	скловолокно
Побудований (випуск) катер	2013 рік
Довжина	5,60 м.
Ширина	2,26 м.
Осадка	0,79 м.

Таблиця 2

Том №, а.с.	Документи на прогулянковий катер «Galion 777»	серія та №	Дата видачі	Термін дії
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
1.	Свідоцтво про право власності судна	<i>відсутнє</i>	–	–
2. а.с. 18-19	Свідоцтво про право плавання під державним прапором № UA7777KV	123456	20.08.2014	–

1	2	3	4	5
3.	Свідоцтво про придатність малого судна до плавання	№ 0123	20.08.2014	04.08.2019
4. а.с. 16-17	Технічний талон, виданий Регістром судноплавства України м. ХХХХХХ	№ 000	06.06.2018	04.08.2019
5. а.с. 20-23	Технічний формуляр малого судна	000-1-5/000-1А	20.08.2014	–
6.	Класифікаційне свідоцтво	<i>відсутнє</i>	–	–
7. а.с. 24	Сертифікат малого судна, виданий Регістром судноплавства України	–	–	–

Таблиця 3

Загальна характеристика прогулянкового катера «PIONER 123»	
Номер судна	УДД-000 К
Ідентифікаційний номер корпусу	123456789
Марка	PIONER
Модель	123
Навісний двигун марки, модель, рік випуску	Suzuki DF 210 TL, 150 кВт, № 0001F-22222, 2004 року випуску
Матеріал корпусу	скловолокно
Побудований (випуск) катер	2004 рік
Довжина	5,43 м.
Ширина	2,34 м.
Висота борту	1,42 м.
Надводний борт	800 мм.

Таблиця 4

Том №, а.с.	Документи на прогулянковий катер «PIONER 123»	серія та №	Дата видачі	Термін дії
1	2	3	4	5
1.	Свідоцтво про право власності судна №	<i>відсутнє</i>	–	–
2. а.с. 18-19	Свідоцтво про право плавання під державним прапором № УДД-000 К	000	20.08.2014	–
3.	Свідоцтво про придатність малого судна до плавання, видане Регістром судноплавства України м. ХХХХХ	3-0000	04.05.2004	–

1	2	3	4	5
4. а.с. 190-197	Технічний талон про проведення технічного експертного огляду малого судна, виданий Регістром судноплавства України м. ххххх	3-0000	12.08.2012	12.08.2016
5. а.с. 186-189	Класифікаційне свідоцтво	0000	12.08.2011	12.08.2016
6. а.с. 185-186	Акт експертного огляду малого судна, виданий Регістром судноплавства України м. хххххх	0000	12.08.2012	12.08.2016
7. а.с. 149	Свідоцтво на право управління судном (прогулянковим), яке дозволяє управляти моторним судном із двигуном потужністю більше ніж 75 к.с.	0000	30.04.2004	–

Відповідно до вищевикладеного встановлено:

1) на прогулянковий моторний катер «Galion 777», станом на дату події, що трапилась 08.08.2020, сплив термін дії документів, а саме: на Свідоцтво про придатність малого судна до плавання, Технічний талон про проведення технічного експертного огляду малого судна, що були чинні до 04.08.2019 (Підстава: дивись Таблицю 4).

3) на прогулянковий моторний катер «PIONER 123», станом на дату події, що трапилась 08.08.2020, сплив термін дії документів, а саме: на Класифікаційне свідоцтво, Технічний акт про проведення технічного експертного огляду малого судна, Акт експертного огляду малого судна, які були чинні до 04.08.2016 (Підстава: дивись Таблицю 4).

Також, а.с. 149 містить Свідоцтво К. на право управління судном (прогулянковим) № 553-Дн від 30.04.2004, яке дозволяє управляти моторним судном з двигуном потужністю більше ніж 75 к.с.

Етап № 3

(Вихідні дані із показань свідків події, що трапилась 08.08.2020 відповідно до матеріалів кримінального провадження)

1. Пояснення події 3. який керував прогулянковим моторним катером «Galion 777», наведено у Таблиці 5.

Таблиця 5

а.с. 25	Інформація
–	08.08.2020 близько 19.00 години на катері Galion 777» рухався по руслу річки XXXXXX. зі сторони м. Черкас в напрямку центра м. Києва.
–	На катері «Galion 777» який рухався по руслу річки XXXXXX. були присутні особи: 1) XXXXXX, 2) XXXXXX, 3) XXXXXX, 4) XXXXXX, 5) XXXXXX, 6) XXXXXX.
–	Катер рухався ближче правого берега по курсу на швидкості 20 км/год, наблизившись до правого повороту на річці, в цей час із за повороту виїхав катер на великій швидкості, приблизно 50 км/год, та відбулось зіткнення лівою передньою частиною нашого катера та лівою передньою частиною який допустив з нами зіткнення.
–	Зіткнення відбулося ближче до правого краю берега у напрямку руху катера «Galion 777»
–	На катері, з яким зіштовхнулись, було три особи

Схема руху катерів на карті 3., яка міститься у матеріалах справи (дивись рисунок 1).

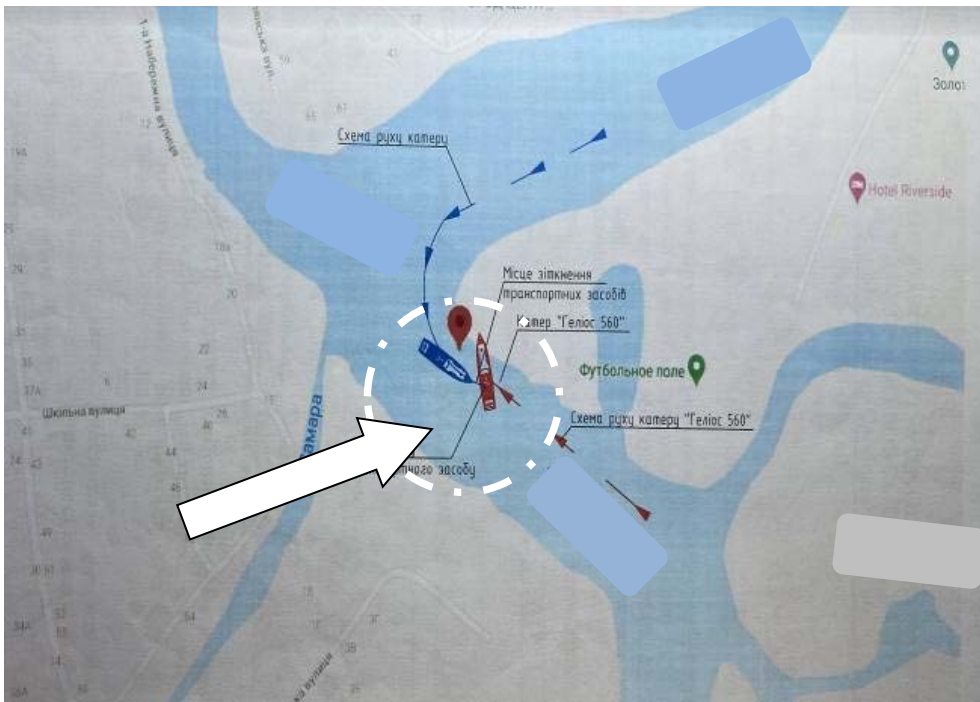


Рисунок 1

2. Інформація про подію (інцидент) до моменту зіткнення суден у протоколах допиту свідків, які були присутні під час події на катері Galion 777», а саме: 1) XXXXXX, 2) XXXXXX, 3) XXXXXX, 4) XXXXXX, 5) XXXXXX, 6) XXXXXX, та наведено у Таблиці 6.

Таблиця 6.

а.с.	Інформація
–	08.08.2020 близько 19.00 години на катері Galion 777» рухався по руслу річки XXXXXX зі сторони м. XXXX в напрямку центра м. XXX.
–	Катер «Galion 777» фактично належить дружині XXXX, про те право на керування маю я (XXXX.) та син XXXX (закінчили спец курси). На разі документи про право власності знаходяться в м. Черкаси на оформленні.
–	Катер рухався ближче правого берега по курсу на швидкості 15-20 км/год наблизившись до правого повороту на річці, в цей час із за повороту (округлення річки) виїхав катер на зустріч із шаленою швидкістю, гадаю близько 60 км/год.

3. Пояснення події відповідно Протоколу допиту потерпілого від 15.09.2021 К. який управляв прогулянковим моторним катером «PIONER 123», наведено у Таблиці 7.

Таблиця 7

а.с. 150-153	Інформація
–	08.08.2020 близько 19.00 години на катері «PIONER 123» рухався по руслу річки XXXXXX. зі сторони м. Черкас у напрямку с. Рудні, разом із братом Олегом та сином Іваном, тобто повертався додому.
–	На катері «PIONER 123», який рухався по руслу річки XXXXXX, для заходу в лівий поворот розпочав збавляти швидкість близько до 15 км/год, із за повороту та зарослів не було видно їдучий зустрічний катер на великій швидкості близько 30 км/год на переріз нашому курсу тобто, лівою частиною корпусу до носа нашого катера.
–	Катер на повороті із за швидкості став важкокерованим, його занесло на наш курс; для уникнення зіткнення повернув кермо швидко вправо, але зіткнення не вдалось уникнути. Удар відбувся між катерами носовою частиною та правою передньою частиною нашого катера із боковою лівою задньою частиною зустрічного катера, якого від удару віднесло до лівого берега. Внаслідок зіткнення випав чоловік за борт із зустрічного катера.

Відповідно до вищевикладених на фотознімках Схем слідчого експерименту подій від 25.09.2020 за участю свідків, які були присутні під час події на катері «Galion 777», а саме: XXXX, XXXX, XXXX, встановлено:

– рух катера «Galion 777» зображено на схемі згідно з позначенням лінії їдучого вздовж берега;

- місце зіткнення човнів розташоване згідно з позначенням на відстані 4.4, 4.7, 4.1, 4.5 метрів від правого берега за напрямком руху катера «Galion 777»;
- відстань від правого берега за напрямком руху катера «Galion 777» згідно з позначенням траєкторії його переміщення перед зіткненням складала 12.2, 6.8, 12.7, 13.0 метрів. Швидкість його руху при цьому становила 6.5, 7.0, 10.0, 10.0 км/год;
- швидкість зустрічного катера «PIONER 123» складала 42.0, 40.0, 54.0, 40.0 км/год.

Дослідження питання щодо, технічної спроможності показань учасників та свідків події проводиться шляхом їх зіставлення з об'єктивними даними, такими як відеозапис події, пошкодження човнів, а також шляхом встановлення взаємної несуперечності окремих вказаних обставин між собою.

Етап № 4

В матеріалах справи на арк. 140 міститься конверт з оптичним компакт-диском DVD-R «AVN» з маркуванням WJPXXXXX /див. фото 2-3/.

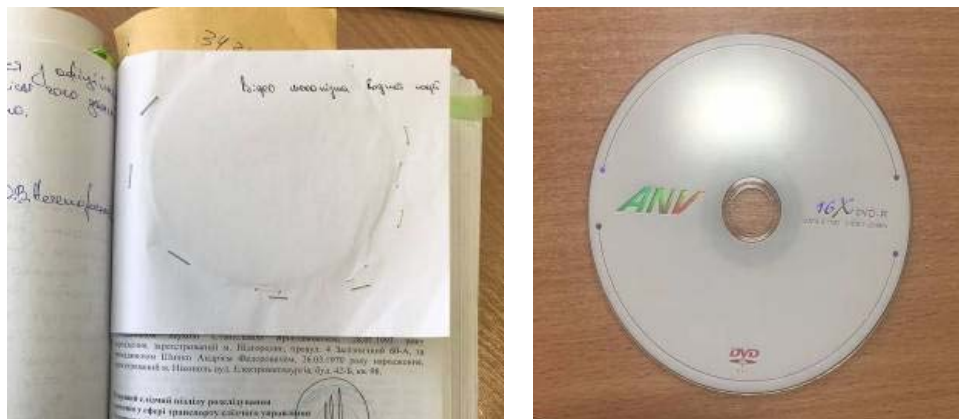


Рисунок 2-3

При зчитуванні інформації з зазначеного компакт-диска за допомогою ПЕОМ експерта та стандартних засобів WINDOWS встановлено, що в кореновому каталозі міститься файл відеозапису з назвою «HCVR_ch14_main_2020080XXXXX_202008XXXXX.mpg» /див. зображення 1/.

Этот компьютер > DVD RW дисковод (E:) водна подія

Имя	Дата создания	Дата изменения	Тип	Размер
▶ HCVR_ch14_main_20200808190058_20200808190343.mpg	04.12.2020 11:23	14.08.2020 15:16	MPEG Video File	79 926 КБ

Зображення 1. Вміст кореневого каталогу наданого на дослідження компакт-диска

При перегляді та аналізі файлу відеозапису «HCVR_ch14_main_2020080XXXXX_202008XXXXX.mpg» за допомогою програмного забезпечення «Amped FIVE» встановлено, що у відеозаписі зафіксована місцевість з зеленими насадженням, акваторія, пляж, споруди тощо.

Зображення у відеозаписі кольорове, відеозапис здійснений стаціонарною камерою з верхнім розташуванням; у правому верхньому куті кадрів відеозапису відтворюється службова інформація про, ймовірно, дату та час запису; в лівому нижньому куті кадрів відеозапису наявний напис «plyaj». Згідно з індикатором часу у кадрах відеозапису о 19:01:40 з'являється «катер» /див. рисунок 8/, який віддаляється від камери з наступним зіткненням з іншим катером (згідно з матеріалами справи). Технічні характеристики файлу відеозапису наведені в таблиці 1.

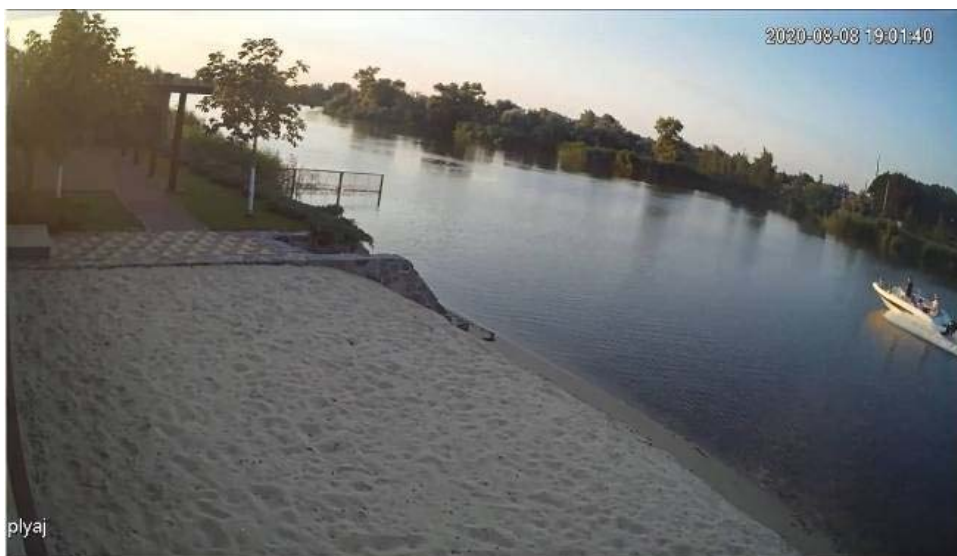


Рисунок 4. Стоп-кадр з відеозапису
«HCVR_ch14_main_2020080XXXXX_202008XXXXX.mpg»

Таблиця 1.

Тривалість	: 2 хв. 49 сек.
Режим розрахунку бітрейта	: Змінний (VBR)
Бітрейт	: 3 794 Кбіт/сек
Ширина кадру	: 1 920 пікс.
Висота кадру	: 1 080 пікс.
Співвідношення сторін екрану	: 16:9
Частота кадрів	: 25.000 кадр/сек
Простір кольору	: YUV
Субдискретизація хроматичності	: 4:2:0
Бітова глибина	: 8 біт
Тип сканування	: Прогресивний
Тип стиснення	: Із втратами
Біт/(Пікселі*Кадр)	: 0.073
TimeCode_FirstFrame	: 00:00:00:00
TimeCode_Source	: Group of pictures header
Розмір потоку	: 76.5 МБ (98%)

Під час аналізу даного відеозапису встановлено, що рухомі об'єкти (катер) між сусідніми кадрами переміщуються нерівномірно тобто, наявні ривки (пропущені кадри) та дублюючі кадри /див. приклад на рисунку 9, де синіми маленькими смугами позначено позицію носової частини яхти на кожному наявному кадрі часу 19:01:40/. Разом з тим, на одну секунду запису припадає 25 кадрів (зазначене узгоджується з технічними характеристиками відеозапису, див. таблицю 1).



Рисунок 5. Стоп-кадр з відеозапису та його збільшений фрагмент

Надалі, на кадрах відеозапису було позначено маркерами (великі сині лінії) відрізки, що приблизно дорівнюють довжині катера, а саме 5,6 м в місцях, де найбільш чітко можливо позиціонувати моторний човен відносно своїх габаритів.

Таким чином, на першому кадрі часу 19:01:40 наведено положення катера відносно передньої носової частини (позиція 1) та її положення на першому кадрі часу 19:01:43 (позиція 2). Тобто, від позиції 1 до позиції 2 (час $t=3$ секунди) катер долає відстань, що приблизно дорівнює 5 її розмірам, габаритам ($S=5,6 \text{ м} \cdot 5=28 \text{ м}$) /див. рисунок 10-12/.

Виходячи з наведеного, середня розрахункова швидкість руху катера на ділянці від позиції 1 до позиції 2 складає приблизно, 34 км/год.

$$V = \frac{S}{t} = \frac{28}{3} \cdot 3,6 \approx 34 \text{ км/год}$$



Рисунок 6. Позиція 1



Рисунок 7

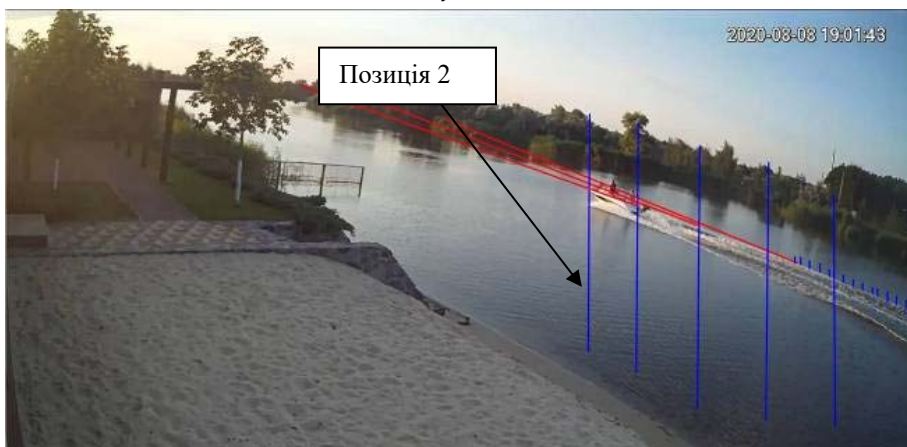


Рисунок 8. Позиція 2

Таким чином, на ділянці де можливо було чітко позиціювати рухаючийся катер «Galion 777» на річці XXXXXX, відповідно до проведених розрахунків, фотознімків та наданого відеозапису його середня розрахункова швидкість приблизно складала 34 км/год.

Що стосується швидкості катера «PIONER 123», то слід вказати наступне. Оскільки зображення катера «PIONER 123» на відеозаписі дрібномасштабне, не чітке, до того ж даний катер рухається в повороті річки, а надалі рух цього судна перекривається листям дерева, чітко спозиціювати його в певні проміжки часу не можливо. У зв'язку з зазначеним визначити його швидкість перед подією на основі наданих на дослідження матеріалів (зокрема відеозапису) неможливо.

Етап № 5

(Вихідні дані із відеозапису до моменту зіткнення)



Рисунок 9

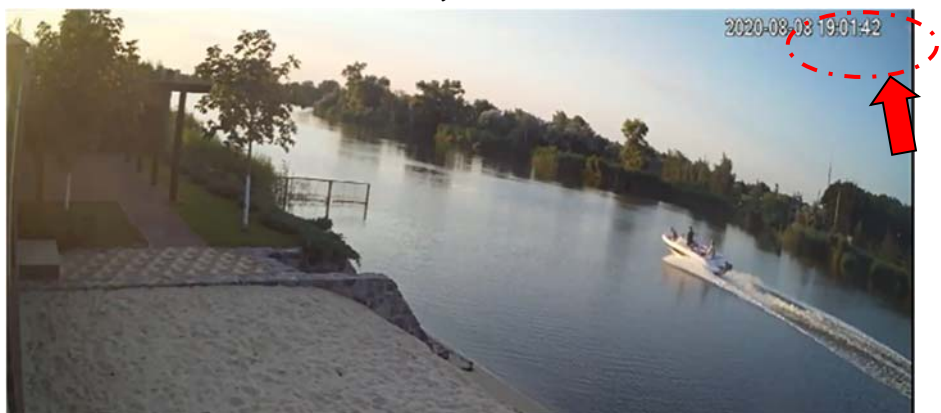


Рисунок 10



Рисунок 11

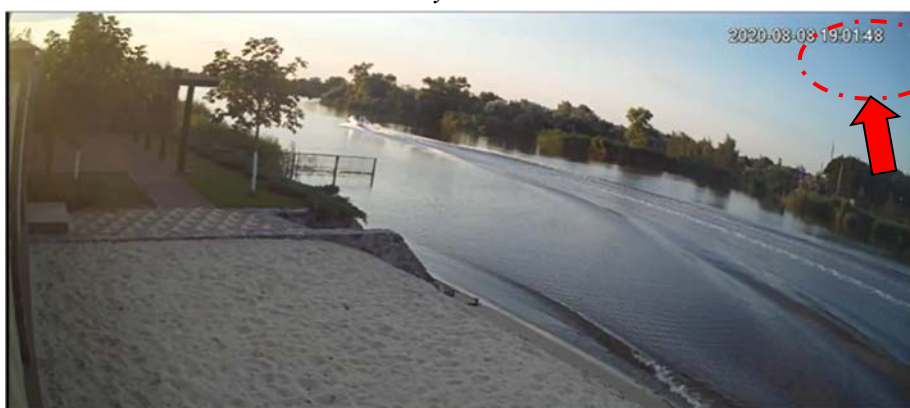


Рисунок 12



Рисунок 13. Рух катера «Galion 777» на швидкості при вході в поворот із нахилом на правий борт



Рисунок 14



Рисунок 15

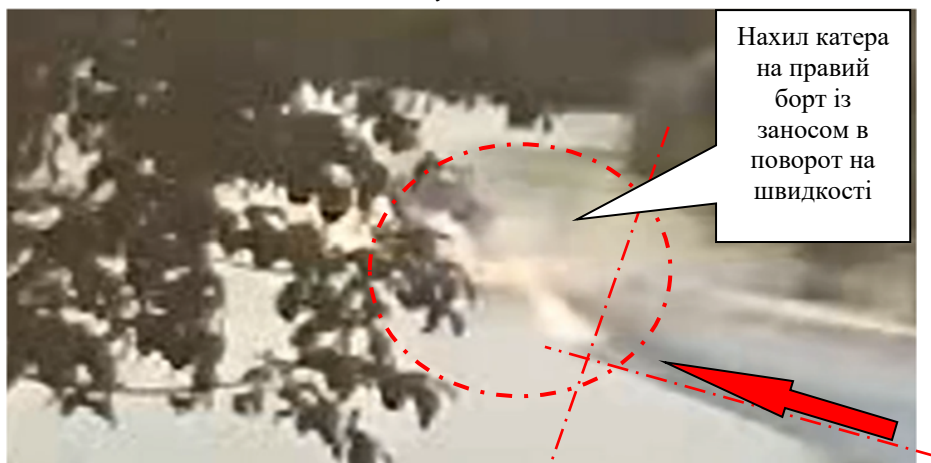
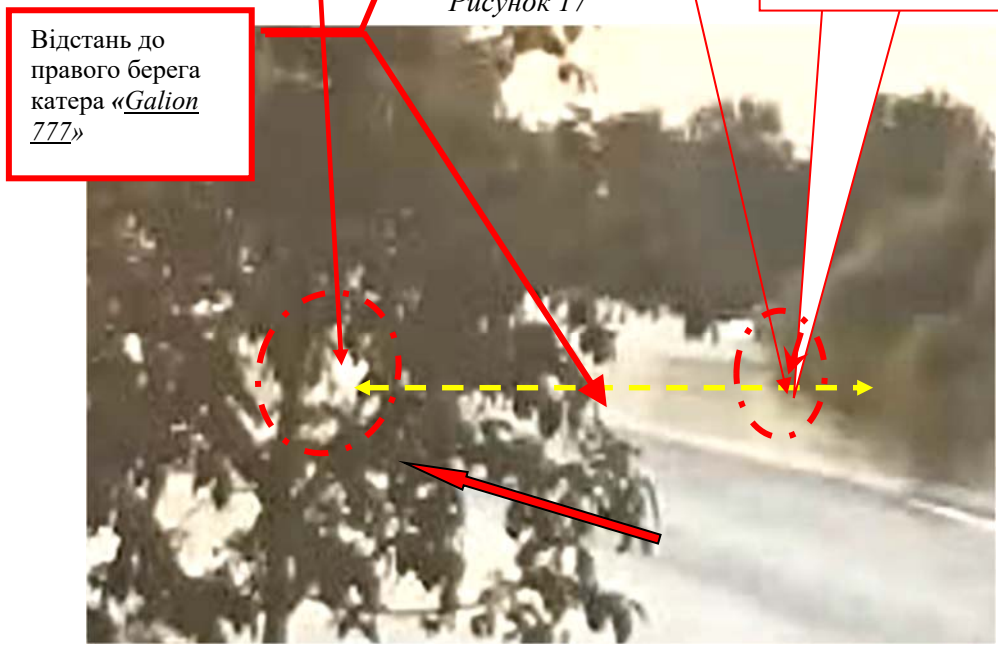


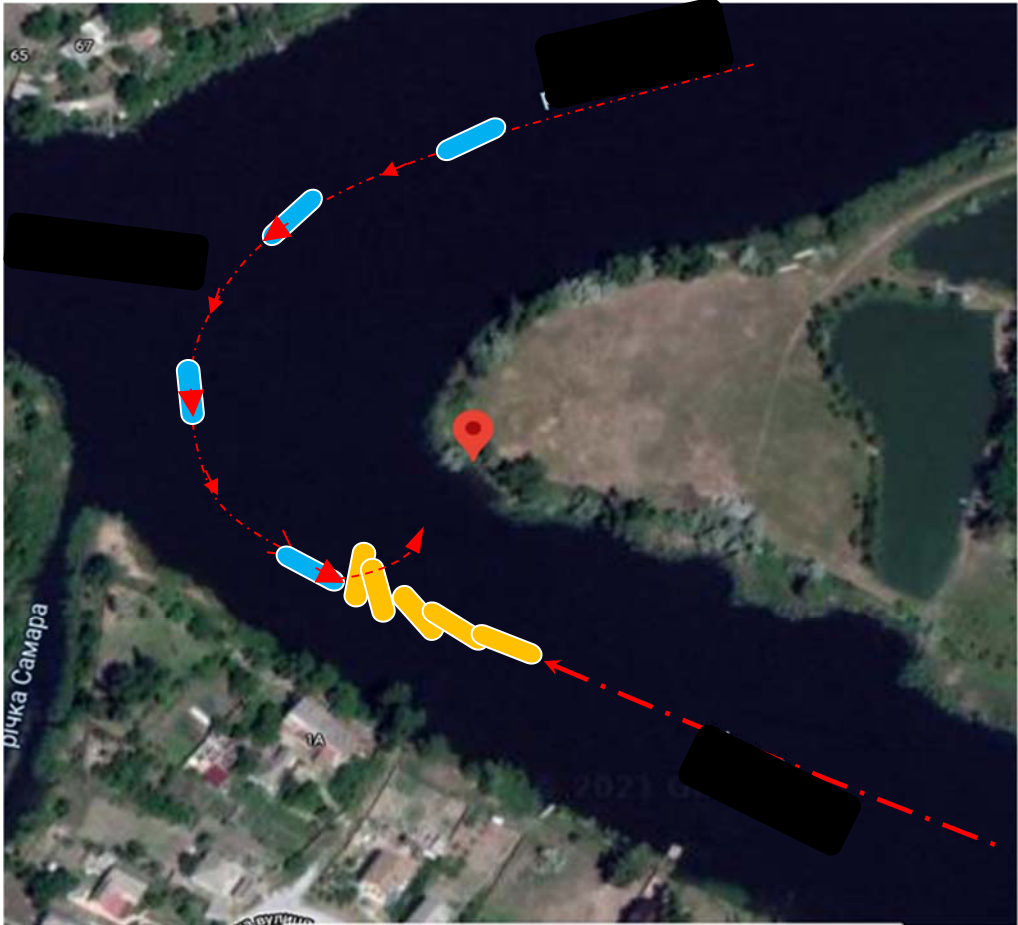
Рисунок 16




Етап № 6

Схематичне моделювання події із використання мапи з мережі Інтернет, заданою широтою – 55.00000 N, довготою – 55°00000 E, вихідних даних із відеозапису моменту зіткнення.

Схема № 1

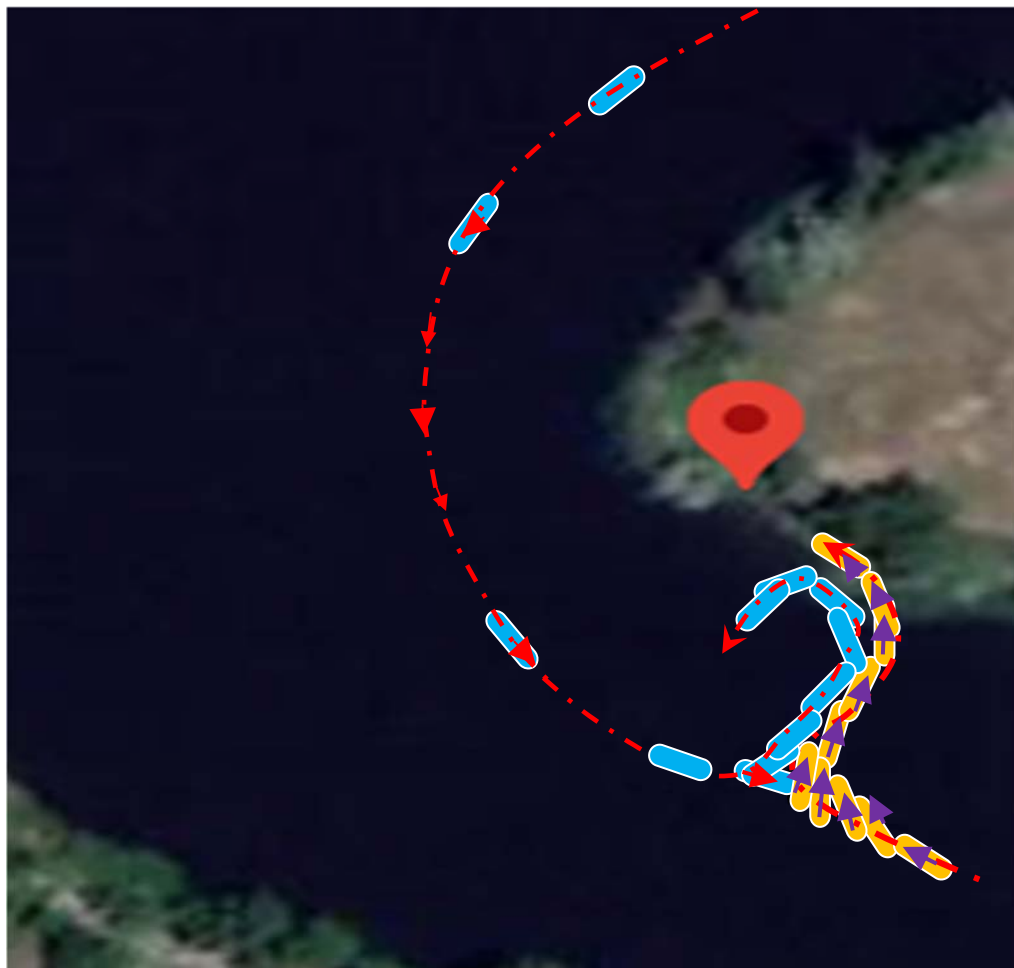


катер «PIONER 123» – 

катер «Galion 777» – 

Фрагменти карти для ілюстрації взяті з ресурсу Google Карти, сайт: <https://www.google.com.ua/maps>.

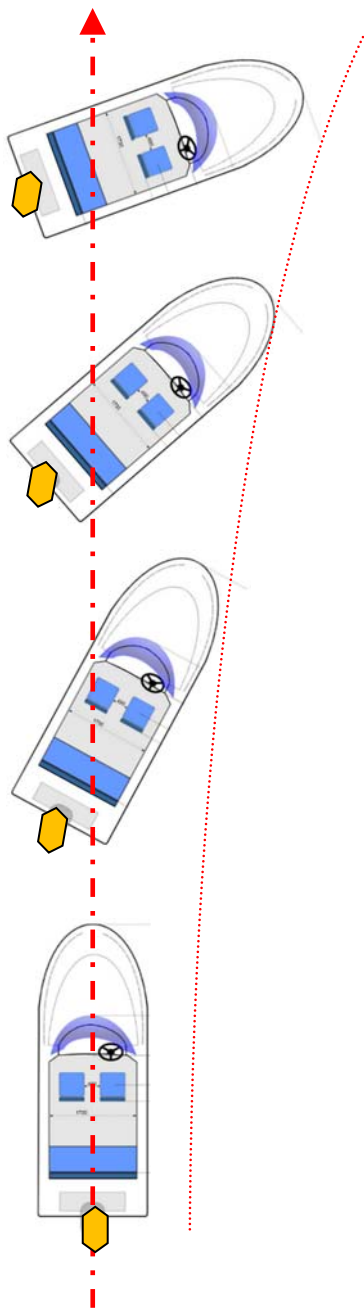
Схема № 2



Етап № 7

Моделювання руху катера із навісним двигуном при маневруванні праворуч на швидкості.

Схема № 3



Відповідно до вищевикладеного, при русі катера із підвісним двигуном у виконанні маневру-повороту корпус нахилиється в сторону з заносом корми. Чим більша швидкість рухаючогося катера та повернутого радіуса штурвала в сторону, тим гірша його керованість (маневровість). Також, керованість (маневровість) моторного катера залежить від розміщення пасажирів на ньому.

Згідно з об'єктивними даними наведеними вище, фактично моторний катер «Galion 777» рухався ближче до середини річки, а не ближче до правого берега. Середня розрахункова швидкість його перед подією становила відповідно до даних відеозапису 34 км/год. Безпосередньо перед зіткненням катер «Galion 777» рухався з нахилом на правий борт із заносом та розворотом за ходом годинникової стрілки (див схему № 3). Зіткнення човнів сталось ближче до середини річки.

Порівнюючи зазначені об'єктивні дані з показаннями зафіксованими в протоколах проведених слідчих експериментів від 25.09.2020 за участі свідків, які були присутні під час події на катері «Galion 777», а саме: XXXX, XXXX, слід дійти висновку що:

– місце зіткнення човнів розташоване згідно з позначенням на відстані 4.4, 4.7, 4.1, 4.5 метрів від правого берега за напрямком руху катера «Galion 777» (тобто фактично біля правого берега) є технічно неспроможним, оскільки зіткнення човнів відбулось ближче до середини річки;

– відстань від правого берега за напрямком руху катера «Galion 777» згідно з позначенням траєкторії його переміщення перед зіткненням складала 12.2, 6.8, 12.7, 13.0 метрів, також не узгоджується з даними відеозапису та фактичним розташуванням місця зіткнення човнів тобто, є технічно неспроможною;

– швидкість руху катера «Galion 777» яка згідно з показаннями становила 6.5, 7.0, 10.0, 10.0 км/год є технічно неспроможною, оскільки суперечить даним відеозапису.

Що стосується швидкості зустрічного катеру «PIONER 123» яка згідно з показаннями становила 42.0, 40.0, 54.0, 40.0 км/год, то слід зазначити наступне:

– Відповідно до схеми протоколу слідчого експерименту зі свідком Т., швидкість керованого ним моторного човна становила 6,5 км/год, зустрічний катер рухався зі швидкістю 42 км/год. Керований З. катер подолав до зіткнення 14,5 м, а зустрічний – 79 метрів (56.1-12,6+35,5) ; Таким чином час руху катеру Galion 777 до зіткнення становив 8,03 секунди, а час руху зустрічного катеру до зіткнення за даними цього протоколу становив 6,77 секунди. Тобто, в момент коли зустрічний катер PIONER 123 вже буде в місці зіткнення катер Galion 777 ще не допливе до нього. Це вказує на взаємну невідповідність вказаних у схемі до протоколу слідчого експерименту зі свідком Т., числових параметрів зближення човнів. А отже, в комплексі вони є технічно неспроможними.

– Відповідно до схеми до протоколу слідчого експерименту зі свідком Х., швидкість керованого З. моторного човна становила 7 км/год, зустрічний катер рухався зі швидкістю 40 км/год. Керований З. катер подолав до зіткнення 27,4 м, а зустрічний – 77,7 метрів (59.2+32,8-14,3). Таким чином, час руху катеру Galion 777 до зіткнення становив 14,09 секунди, а час руху зустрічного катеру до

зіткнення за даними цього протоколу становить 6,9 секунди. Тобто, в момент коли зустрічний катер PIONER 123 вже буде в місці зіткнення катер Galion 777 ще не допливе до нього. Це вказує на взаємну невідповідність вказаних в схемі до протоколу слідчого експерименту зі свідком Х., числових параметрів зближення човнів. А отже, в комплексі вони є технічно неспроможними.

– Відповідно до схеми до протоколу слідчого експерименту зі свідком Ш. швидкість керованого З. моторного човна становила 10 км/год, зустрічний катер рухався зі швидкістю 40 км/год. Керований З. катер подолав до зіткнення 39,4 м (21.6+17,8), а зустрічний – 61,4 метра. Таким чином, час руху катеру Galion 777 до зіткнення становив 14,18 секунди, а час руху зустрічного катеру до зіткнення за даними цього протоколу становить 5,5 секунди. Тобто, в момент коли зустрічний катер PIONER 123 вже буде в місці зіткнення катер Galion 777 ще не допливе до нього. Це вказує на взаємну невідповідність вказаних в схемі до протоколу слідчого експерименту зі свідком Ш., числових параметрів зближення човнів. А отже, в комплексі вони є технічно неспроможними.

– Відповідно до схеми до протоколу слідчого експерименту зі свідком Ф. швидкість керованого З. моторного човна становила 10 км/год, зустрічний катер рухався зі швидкістю 54 км/год. Керований З. катер подолав до зіткнення 33,1 м (17.4+15,7), а зустрічний – 89,7 метра. Таким чином, час руху катеру «Galion 777» до зіткнення становив 11,92 секунди, а час руху зустрічного катеру до зіткнення за даними цього протоколу становить 5,5 секунди. Тобто, в момент коли зустрічний катер PIONER 123 вже буде в місці зіткнення катер «Galion 777» ще не допливе до нього. Це вказує на взаємну невідповідність вказаних в схемі до протоколу слідчого експерименту зі свідком Ф. числових параметрів зближення човнів. А отже, в комплексі вони є технічно неспроможними.

Узагальнюючи проведені вище дослідження слід заключити, що показання свідків Т., Ш., Х., Ф. щодо обставин та механізму даної події в комплексі є неспроможними з технічної точки зору, оскільки суперечать як об'єктивним зафіксованим даним (зокрема відеозапису події) так і мають взаємні суперечності окремих вказаних обставин між собою.

Оскільки використання технічно неспроможних даних може призвести до отримання заздалегідь хибних висновків, в подальшому дослідженні технічно неспроможні показання свідків Т., Ш., Х., Ф. використані бути не можуть.

Щодо показань судноводія П., який управляв прогулянковим моторним катером «PIONER 123», до моменту зіткнення, встановлено:

– Відповідно до зазначеної інформації у Протоколі допиту судноводія П. від 15.09.2021, катер «PIONER 123» рухався по руслу річки XXXXXX, для заходу в лівий поворот розпочав збавляти швидкість близько до 15 км/год, із-за повороту та зарослів не було видно їдучий зустрічний катер на великій швидкості близько 30 км/год на переріз нашому курсу тобто, лівою частиною корпусу до носа нашого катера (детально дивись Таблицю № 8).

– Визначити швидкість катера «PIONER 123», за даними відеозапису не можливо, оскільки його зображення на відеозаписі дрібномасштабне, нечітке, до

того ж даний катер рухається в повороті річки, а, надалі, рух цього судна перекривається листям дерева, тому чітко спозиціонувати його в певні проміжки часу, не можливо. Таким чином, з якою швидкістю рухався катер «PIONER 123» до моменту зіткнення перевірити та встановити відповідно відеозапису та зазначеної інформації у Протоколі допиту судноводія П. не можливо.

Разом з цим, показання судноводія П. щодо обставин та механізму даної події в цілому не суперечать об'єктивним зафіксованим даним, зокрема відеозапису події, характеру пошкоджень плавзасобів та встановленому вище механізму виникнення даної події, а тому є спроможними з технічної точки зору.

Що стосується показань пасажирів катера «PIONER 123» то вони не містять детальних описів даної події, а тому перевірити їх не можливо.

Аналізом вихідних даних встановлено:

1. На судноплавні засоби «Galion 777» та «PIONER 123», за участю яких трапилась подія 08.08.2020, сплили терміни дії документів, а саме:

– На прогулянковий моторний катер «Galion 777» станом на дату події, що трапилась 08.08.2020, сплив термін дії документів, а саме, на Свідоцтво про придатність малого судна до плавання, Технічний талон про проведення технічного експертного огляду малого судна, які були чинні до 04.08.2019 (Підстава: дивись Таблицю № 2).

– На прогулянковий моторний катер «PIONER 123» станом на дату події, що трапилась 08.08.2020, сплив термін дії документів, а саме, на Класифікаційне свідоцтво, Технічний талон про проведення технічного експертного огляду малого судна, Акт експертного огляду малого судна, які були чинні до 12.08.2016 (Підстава: дивись Таблицю № 4).

2. На ділянці, де можливо було чітко позиціювати рухаючийся катер «Galion 777» на річці XXXXXX, відповідно до проведених розрахунків, фотознімків та наданого відеозапису, його середня розрахункова швидкість складала 34 км/год.

3. Згідно з об'єктивними даними, наведеними вище, фактично моторний катер «Galion 777» рухався ближче до середини річки, а не ближче до правого берега. Середня розрахункова швидкість його перед подією становила, відповідно до даних відеозапису, 34 км/год. Безпосередньо перед зіткненням катер «Galion 777» рухався з нахилом на правий борт із заносом та розворотом за ходом годинникової стрілки (див схему № 3). Зіткнення човнів сталось ближче до середини річки.

Порівнюючи зазначені об'єктивні дані з показаннями зафіксованими в протоколах проведених слідчих експериментів від 25.09.2020 зі свідками, які були присутні під час події на катері «Galion 777», а саме: Т., Ш., Х., Ф., слід зробити висновок, що:

– місце зіткнення човнів, розташоване згідно з позначенням відстані від правого берега за напрямком руху катера «Galion 777» (тобто фактично біля правого берега), є технічно неспроможним, оскільки зіткнення човнів відбулось ближче до середини річки;

– відстань від правого берега за напрямком руху катера «Galion 777», згідно з позначенням траєкторії його переміщення перед зіткненням, не узгоджується з даними відеозапису та фактичним розташуванням місця зіткнення човнів, тобто є технічно неспроможною;

– швидкість руху катера «Galion 777», яка згідно з показаннями становила 6.5, 7.0, 10.0, 10.0 км/год, є технічно неспроможною, оскільки суперечить даним відеозапису.

– кількісні параметри швидкості руху катерів та відстані, наведені у схемах-додатках до протоколів слідчих експериментів зі свідками Т., Ш., Х., Ф., у комплексі є технічно неспроможними.

Узагальнюючи проведені вище дослідження слід заключити, що показання свідків Т., Ш., Х., Ф. щодо обставин та механізму даної події в комплексі є неспроможними з технічної точки зору, оскільки суперечать як об'єктивним зафіксованим даним (зокрема відеозапису події), так і мають взаємні суперечності окремих вказаних обставин між собою.

Оскільки використання технічно неспроможних даних може призвести до отримання заздалегідь хибних висновків, у подальшому дослідженні технічно неспроможні показання свідків Т., Ш., Х., Ф. використані бути не можуть.

4. Щодо, посвідчення судноводія ММС – документ, що надає право управління ММС, оформлений та виданий у порядку, визначеному Положенням про порядок видачі посвідчення судноводія малого/маломірного судна, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 07.05.2013 № 283.

Відповідно до цього порядку:

Видача Посвідчень здійснюється компетентним органом та/або його територіальними органами.

Посвідчення або інший раніше виданий чинний документ, що підтверджує кваліфікацію судноводія або судноводія-механіка та надає право на управління суднами внутрішнього плавання, має бути у судноводія під час управління судном.

У разі відсутності Посвідчення під час управління судном судноводій несе відповідальність згідно із законодавством України або країни перебування.

Враховуючи вищевикладене, та відповідно до матеріалів справи, встановлено:

– а. с. 149 міститься копія Свідоцтва П. на право управління судном (прогулянковим) № 553-Дн від 30.04.2004, яке дозволяє управляти моторним судном з двигуном потужністю більше ніж 75 к. с.;

– у матеріалах справи зазначено, що катер «Galion 777» фактично належить дружині Зоряні, про те право на керування маю я (З.) та син А. (закінчили спец курси). На разі документи про право власності знаходяться в м. Києві на оформленні;

– копії документів З. та А., які б засвідчували проходження спеціальних курсів на право управління ММС в матеріалах справи відсутні.

Закінчивши спеціальні курси на право управління ММС, відповідно до розділу II Положення про порядок видачі посвідчення судноводія малого/маломірного судна, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України № 283 від 07.05.2013, З. та А. – кандидати на право управління ММС до підтвердження кваліфікації у кваліфікаційній комісії.

Тобто, судноводій – це особа, яка має Посвідчення та має право керувати на ВВШ суднами внутрішнього плавання відповідної групи або категорії.

В И С Н О В К И

1. *«Як повинен був діяти в даній обстановці керуючий моторним судном З.»?*

В даній обстановці керуючий моторним судном З. повинен був діяти наступним чином: зменшити швидкість перед та під час маневрування-повороту праворуч для розходження лівими бортами із зустрічним катером.

2. *«Чи мають невідповідності вимогам Правил судноплавства України в діях судноводія З., якщо так, то чи знаходяться вони в причинному зв'язку з настанням аварійної пригоди на воді?»*

В діях керуючого моторним судном З. містяться невідповідності вимогам Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91 (далі – Правил судноплавства України) та місцевим Правилам № 318-14/VI 17.08.2012, а саме:

Вимогам Правил судноплавства України від 16.02.2004 до пунктів:

– 1.2.1. Кожне судно або з'єднання плавучого матеріалу, за винятком суден складу, що штовхається, крім штовхача, повинні управлятися особою, що має необхідну для цього кваліфікацію. Ця особа далі іменується «судноводієм».

– 1.3.3. Члени екіпажу та інші особи, які є на борту і тимчасово самі визначають маршрут і швидкість судна, також несуть відповідальність за дотримання вимог цих Правил.

– 1.4.1. Судноводії повинні вжити всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема, небезпеці для людського життя; пошкодженню суден, що перебувають на судноплавному шляху чи в безпосередній близькості від них; створенню перешкод для судноплавства;

– 1.5. Управління судном в особливих обставинах (Для запобігання безпосередньо загрозливій небезпеці судноводії повинні вживати всіх заходів, що зумовлені обставинами, навіть якщо вони змушені через це відступити від цих Правил) [95].

Вимогам місцевим Правилам Черкаській області м. Черкаси № 318-14/VI 17.08.2012 до пунктів:

– 2.1. Судновласники зобов'язані зареєструвати належні їм судна у 10-денний термін з дня їх отримання, купівлі, побудови або за інших обставин придбання права власності;

– 2.4. Судновласники зобов'язані своєчасно пред'являти свої судна представникам класифікаційного товариства для здійснення ними технічного експертного огляду;

– 3.24. Швидкість руху від м. Черкаси до с. Рудні не більше 10 км/год, у Самарському розливі – до 15 км/год. Швидкість руху в притоці р. Самарчук не більше 10 км/год. Швидкість руху під мостами та на поворотах – не більше 15 км/год;

– 3.8. Здійснювати рух уздовж пляжів, місць масового відпочинку громадян, у рукавах, затоках, підхідних каналах шлюзів, під мостами, біля пасажирських і вантажних причалів, водозабірних ботів, у вузькостях, протоках, на крутих поворотах та в інших місцях, складних для плавання, зі швидкістю 5 км/год;

– 5.2. Судноводії маломірних (малих) суден зобов'язані: мати при собі документ на право керування судном з відміткою про проходження перевірки знань, документ на право володіння судном та документ, що підтверджує проходження технічного експертного огляду; забезпечувати безпеку плавання судна та пасажирів.

При цьому невідповідності вимогам п. п. 1.2.1, 1.3.3, 1.4.1 Правил судноплавства України та п. 3,8 місцевих Правил Черкаської області № 318-14/VI 17.08.2012 знаходяться в причинному зв'язку з настанням аварійної пригоди на воді.

3. *«Чи спроможні з технічної точки зору показання керуючого моторним судном З. та його пасажирів у частині вказаної швидкості руху катеру та його розташування на воді до моменту зіткнення (з урахуванням відеозапису моменту зіткнення, що знаходиться в матеріалах провадження)» ?*

Показання свідків Т., Ш., Х., Ф., щодо обставин та механізму руху даної події, зокрема швидкості руху, в комплексі є неспроможними з технічної точки зору, оскільки суперечать як об'єктивним зафіксованим даним (зокрема відеозапису події), так і мають взаємні суперечності окремих вказаних обставин між собою.

4. *«Чи мав керуючий моторним судном З. технічну можливість своїми односторонніми діями запобігти зіткненню з іншим прогулянковим катером, як що так, то яким чином?»*

Відповідно до вищевикладеного, при русі катера із підвісним двигуном у виконанні маневру-повороту, корпус нахилиється в сторону з заносом корми. Чим більша швидкість їдучого катера та повернутого радіуса штурвала в сторону, тим гірша його керованість (маневровість). Також, керованість (маневровість) моторного катера залежить від розміщення пасажирів на ньому.

Згідно з об'єктивними даними наведеними вище, фактично моторний катер «Galion 777» рухався ближче до середини річки, а не ближче до правого берега. Середня розрахункова швидкість його перед подією становила відповідно до даних відеозапису 34 км/год. Безпосередньо перед зіткненням катер «Galion 777» рухався з нахилом на правий борт із заносом та розворотом за ходом годинникової стрілки (див схему № 3). Зіткнення човнів сталось ближче до середини річки.

Таким чином, керуючий моторним судном З., діючи всупереч вимогам п. п. 1.3.3, 1.4.1 Правил судноплавства України від 16.02.2004 та п. 3,8 місцевих Правил Черкаської області № 318-14/VI 17.08.2012, позбавив себе технічної

можливості своїми односторонніми діями запобігти зіткнення з іншим прогулянковим катером.

5. *«Як повинен був діяти в даній обстановці судноводій П.» ?*

В даній обстановці судноводій П. повинен був діяти, а саме: зменшити швидкість перед та під час маневрування-повороту ліворуч, під час суднового ходу триматись ближче до правого берега.

6. *«Чи мають невідповідності вимогам Правил судноплавства України в діях судноводія П., якщо так, то чи знаходяться вони в причинному зв'язку з настанням аварійної пригоди на воді?»*

В діях судноводія П. відповідно до його показань, які є технічно спроможними, не вбачається невідповідності вимогам Правил судноплавства України від 16.02.2004 до пунктів:

– 1.4.1. Судноводії повинні вжити всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема, небезпеці для людського життя; пошкодженню суден, що перебувають на судноплавному шляху чи в безпосередній близькості від них; створенню перешкод для судноплавства;

– 1.5. Управління судном в особливих обставинах (Для запобігання безпосередньо загрозливій небезпеці судноводії повинні вживати всіх заходів, що зумовлені обставинами, навіть якщо вони змушені через це відступити від цих Правил).

При цьому в його діях вбачаються невідповідності вимогам місцевих Правил Черкаської області № 318-14/VI 17.08.2012, а саме пунктів:

– 2.4. Судновласники зобов'язані своєчасно пред'являти свої судна представникам класифікаційного товариства для здійснення ними технічного експертного огляду;

– 3.24. Швидкість руху від м. Черкаси до с. Рудні не більше 10 км/год, у Канівському розливі – до 15 км/год. Швидкість руху в притоці р. Рудня не більше 10 км/год. Швидкість руху під мостами та на поворотах – не більше 15 км/год;

– 3.8. Здійснювати рух уздовж пляжів, місць масового відпочинку громадян, у рукавах, затоках, підхідних каналах шлюзів, під мостами, біля пасажирських і вантажних причалів, водозаборних ботів, у вузькостях, протоках, на крутих поворотах та в інших місцях, складних для плавання, зі швидкістю 5 км/год.

При цьому зазначені невідповідності дій судноводія П. вимогам місцевих Правил Черкаської області № 318-14/VI 17.08.2012, не знаходяться в причинному зв'язку з настанням аварійної пригоди на воді, враховуючи зафіксований на відеозаписі характер руху зустрічного катера «Galion 777».

7 *«Чи спроможні з технічної точки зору покази судноводія П. та його пасажирів в частині вказаної швидкості руху катеру та його розташування на воді до моменту зіткнення (з урахуванням відеозапису моменту зіткнення, що знаходяться в матеріалах провадження)» ?*

Щодо показань судноводія П., який управляв прогулянковим моторним катером «PIONER 123» до моменту зіткнення:

Визначити з якою швидкістю рухався катер «PIONER 123» до моменту зіткнення та перевірити показання судноводія П. в цій частині не можливо.

Показання судноводія П. щодо обставин та механізму даної події в цілому не суперечать об'єктивним зафіксованим даним, зокрема відеозапису події, характеру пошкоджень плавзасобів та встановленому вище механізму виникнення даної події, а тому є спроможними з технічної точки зору.

Що стосується показань пасажирів катера «PIONER 123», то вони не містять детальних описів даної події, а тому перевірити їх не можливо.

8. *«Чи мав судноводій П. технічну можливість своїми односторонніми діями запобігти зіткнення з іншим прогулянковим катером, якщо так, то яким чином?»*

Судноводій П. не мав технічну можливість своїми односторонніми діями запобігти зіткнення з іншим прогулянковим катером, оскільки фактично моторний катер «PIONER 123» рухався ближче до середини річки та нахилом на лівий борт за ходом годинникової стрілки тобто, лівим бортом до наближаючого зустрічного катера «Galion 777», який в свою чергу, рухався з нахилом на правий борт із заносом та розворотом за ходом годинникової стрілки.

ПРИКЛАД № 2

ДОСЛІДЖЕННЯ

Вирішення поставлених питань проводилось на основі аналізу наявної інформації у матеріалах кримінального провадження.

Аналізом показань свідків та зазначеного у вихідних даних встановлено:

– подія трапилась 30.09.2019 близько 12 год 00 хв зворотнім шляхом під час руху моторного човна типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер № UK 0000 UA», що належить Управлінню Державного агентства рибного господарства у Запорізькій області, в акваторії річки Дніпро в межах міста Запоріжжя, пройшовши лівим бортом біля острова Хортиця;

– на човні під час події перебували 3 особи, а саме: судноводій Ю. та два пасажири: І. і Я.;

– на човні в задній частині корпусу знаходились три одиниці (3 шт.) рятівних жилетів, які судноводієм та присутніми особами не були одягнуті під час руху човна;

– місце розташування осіб на човні до настання події: судноводій Ю. на передньому сидінні з правого борту, Я. на передньому сидінні з лівого борту, І. в середній частині кормового сидіння, поблизу двигуна;

– із показань свідків у загиблого Я. посвідчення судноводія на управління малими суднами не було та навичка щодо управління суднами відсутня.

За показаннями свідка І. встановлено:

– на човні про необхідність надівати рятівні жилети не обговорювалось;

– спиртні напої під час поїздки не вживали (дивись Рисунок 5, результати Висновку щодо алкогольного сп'яніння від 30.09.2018, складеного 16.00 год, «у крові Етанол – не виявлено»);

– оскільки, знаходився на задньому сидінні біля двигуна, в переді сидячих розмови між Ю. та Я. не чув.

Через декілька хвилин ходу човна під управлінням Я., човен різко повернуло на праву сторону, після чого опинився під водою, як туди потрапив пояснити не може.

За показаннями свідка судноводія Ю. встановлено:

- посвідчення судноводія є;
- до настання події зупинки катера ним використовувався наявний на човні запобіжник для вимикання двигуна;
- спиртні напої під час поїздки не вживали;
- у зворотному напрямку, повертаючись до Управління «Державного агентства рибного господарства», судноводію Ю. стало погано, тобто відчув запаморочення в голові та зупинив човен.

Я. побачив слабкий стан Ю. та допоміг пересісти на переднє по лівому борту пасажирське місце, а сам сів на місце судноводія за штурвал, після чого почав рух та керування човном. Він відчув різкий ривок човна, та останнє що пам'ятає як випав із човна; особисто він не передавав штурвал для керування Я.

По першому питанню.

1. «Як повинен був діяти судноводій Я. у ситуації, що виникла 30.09.2018 в акваторії річки Дніпро в межах міста Запоріжжя, на моторному човні типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «УК 0000 UA», що належить Управлінню Державного агентства рибного господарства у Запорізькій області?»

Гр. Я., враховуючи відсутність посвідчення на право керування малим (маломірним) судном, а також відповідного досвіду управління малими суднами, в даній ситуації, повинен був діяти наступним чином:

1) пересадити судноводія Ю. на зручне місце для надання необхідної медичної допомоги;

2) зателефонувати та повідомити у швидку, поліцію, чергову сторожів Запорізького рибоохоронного патруля, з приводу Інциденту, що трапився на зворотному шляху із судноводієм Ю., та надання необхідної медичної допомоги (телефони у кожного зі свідків на човні були);

3) після повідомлення телефоном про подію, діяти у наданні першої необхідної медичної допомоги судноводію Ю. для покращення його самопочуття;

4) дочекатись у наданні допомоги, тобто приходу човна з медиками для надання необхідної медичної допомоги та представників інших компетентних державних органів;

5) не приводити в рух по річці Дніпро моторний човен типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «УК 0000 UA», що належить Управлінню Державного агентства рибного господарства у Запорізькій області;

6) якщо гр. Я. було прийнято рішення щодо подовження руху, він повинен був забезпечити, щоб усі особи, що знаходяться на човні типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «УК 0000 UA», були одягнуті у рятувальні нагрудники

(жилети) та під час руху, виконувати встановлені Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України [95], МПЗЗС [49], місцеві Правила, обов'язкові до виконання розпорядчі акти, видані в межах компетенції керівництвом портів, а також інші нормативно-правові акти, що регламентують забезпечення безпеки судноплавства, а також зобов'язаний був дотримуватися правил технічної експлуатації робочого двигуна на човні марки Mercury F 150 та забезпечувати безпеку плавання судна і пасажирів.

Окрім того, враховуючи, що за обставинами справи подія трапилась внаслідок некерованого руху човна типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «UK 0000 UA», коли гр. Я., Ю. та І. опинились за бортом моторного човна, особі, яка ним керувала перед подією, слід було зафіксувати на собі карабін запобіжника вимикання робочого двигуна на човні марки Mercury F 150, та відповідно до Інструкції виробника по експлуатації двигунів марки Mercury F 150, де зазначено, що для уникнення травм та загибелі людей під час прискорення моторного човна необхідно зафіксувати тросовий вимикач двигуна (дивись рисунки 1-2).

По другому питанню

2. «Як повинен був діяти судноводій Ю. в ситуації, яка виникла 30.09.2018 в акваторії річки Дніпро в межах міста Запоріжжя, на моторному човні типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «UK 0000 UA», що належить Управлінню Державного агентства рибного господарства у Запорізькій області?»

Судноводій Ю. в даній ситуації повинен був діяти таким чином: самому надіти та зобов'язати пасажирів під час посадки на моторне безпалубне маломірне судно типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «UK 0000 UA», що належить Управлінню Державного агентства рибного господарства у Запорізькій області, одягнути наявні рятувальні жилети.



Рисунок 1.

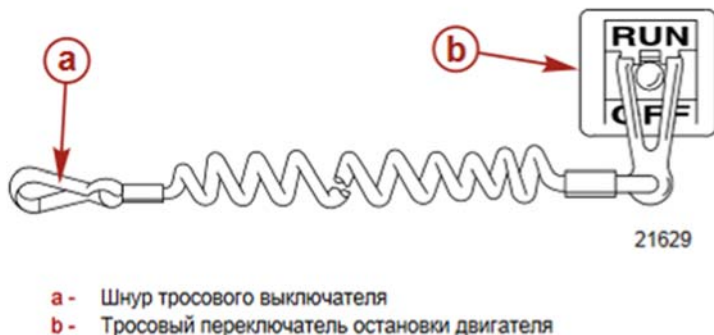
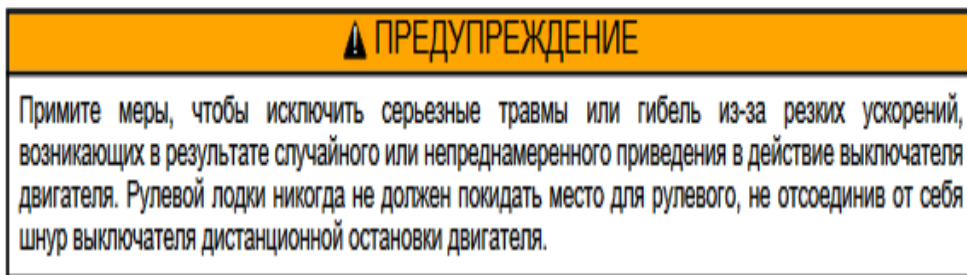


Рисунок 2.

По третьому питанию

3. «Чи вбачається в діях Я. невідповідність нормативним вимогам наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» та місцевим Правилам користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах у м. Запоріжжі, які б знаходились у причинному зв'язку з виникненням даної транспортної події на воді?».

В діях Я. вбачається невідповідність нормативним вимогам наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» та місцевим Правилам користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах у м. Запоріжжі, які знаходились в причинному зв'язку з виникненням даної транспортної події на воді, а саме:

Відповідно до вимог наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України», зокрема, пунктів:

– 1.2.1. Кожне судно або з'єднання плавучого матеріалу, за винятком суден складу, що штовхається, крім штовхача, повинні управлятися особою, що має необхідну для цього кваліфікацію. Ця особа далі іменується «судноводієм»;

– 1.2.2. Кожен склад суден повинен управлятися судноводієм, що має необхідну для цього кваліфікацію;

– 1.3.2. Усі інші особи, які є на борту, зобов'язані виконувати розпорядження судноводія в інтересах безпеки плавання чи порядку на борту;

– 1.3.3. Члени екіпажу та інші особи, які є на борту і тимчасово самі визначають маршрут і швидкість судна, також несуть відповідальність за дотримання вимог цих Правил;

– 1.4.1. Судноводії повинні вжити всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема небезпеці для людського життя;

– 1.5. Управління судном в особливих обставинах для запобігання безпосередньо загрозливій небезпеці судноводії повинні вживати всіх заходів, що зумовлені обставинами, навіть якщо вони змушені через це відступити від цих Правил.

Відповідно до вимог місцевих Правил користування маломірними суднами на водних об'єктах у Запорізькій області, затверджених рішенням обласної ради від 30.05.2013 № 11, зокрема пунктів:

– 2.5. Під час плавання на борту маломірного судна повинні бути такі основні документи: документи судноводія на право керування судном (крім несамохідних) з відміткою про своєчасне проходження перевірки знань, судові реєстраційні документи та свідоцтво про придатність судна до плавання з відміткою про проходження технічного експертного огляду (для судна з екіпажем у два і більше осіб – додатково суднова роль).

– 4.4. Під час руху маломірні судна повинні виконувати встановлені правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, МППЗС, ці Правила, обов'язкові до виконання розпорядчі акти, видані в межах компетенції керівництва портів, а також інші нормативно-правові акти, що регламентують забезпечення безпеки судноплавства.

– 4.5. Кожне маломірне судно повинно завжди рухатися з такою швидкістю, щоб судноводій міг своєчасно вжити заходів для безпечного плавання при належних умовах і обставинах.

– 9.1. Вихід маломірних суден у плавання дозволяється на технічно справному судні за: сприятливих погодних умов; наявності чинних судових документів і відповідного документа на право керування судном;

– 9.7. Під час плавання на безпалубному маломірному судні пасажири та члени екіпажу повинні бути одягнені в рятувальні нагрудники (жилети).

По четвертому питанню

4. «Чи вбачається в діях Ю. невідповідність нормативним вимогам наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» та місцевим Правилам користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах у м. Запоріжжі, які б знаходились в причинному зв'язку з виникненням даної транспортної події на воді?».

В діях Ю. з технічної точки зору вбачається невідповідність нормативним вимогам наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про

затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» та місцевим Правилам користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах у м. Запоріжжі, а саме:

Відповідно до вимог пункту 1.3.2 наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» (далі – Правила судноплавства на ВВШ), усі інші особи, які є на борту, зобов'язані виконувати розпорядження судноводія в інтересах безпеки плавання чи порядку на борту.

Відповідно до вимог місцевих Правил користування маломірними суднами на водних об'єктах у Запорізькій області, затверджених рішенням обласної ради від 30.05.2013 № 11, зокрема пункту:

– 9.7. Під час плавання на безпалубному маломірному судні пасажери та члени екіпажу повинні бути одягнені в рятувальні нагрудники (жилети).

Разом з цим, перебування цих невідповідностей у причинному зв'язку з виникненням даної транспортної події на воді потребує слідчої оцінки в залежності від можливості за станом його здоров'я (самопочуття) виконувати зазначені вище вимоги.

Слід також зазначити, що відповідно до обставин справи травмування гр. Я. сталось внаслідок руху некерованого човна типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «UK 0000 UA», коли гр. Я., Ю. та Ї., опинились за бортом моторного човна. А у випадку якби особа, яка керувала моторним човном перед подією, зафіксувала на собі карабін запобіжника вимикання робочого двигуна марки Mercury F 150, то після потрапляння цієї особи за борт двигун мав вимкнутись.

Оскільки подія трапилась під керуванням моторним човном Я. а не судноводієм Ю., вирішення питання щодо пункту 1.2.6. (При керуванні судном судноводію забороняється перебувати в стані втоми чи сп'яніння), в цьому випадку потрібна оцінка зібраних у справі доказів, що виходить за межі компетенції експертів.

Дана оцінка може бути здійснена органом досудового слідства (судом) самостійно з урахуванням пункту 1.2.6. Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, яким визначено, що при керуванні судном судноводію забороняється перебувати в стані втоми чи сп'яніння.

В И С Н О В К И

1. Гр. Я., враховуючи відсутність посвідчення на право керування малим (маломірним) судном, а також відповідного досвіду управління малими суднами, в даній ситуації, яка виникла 30.09.2018 на акваторії річки Дніпро в межах міста Запоріжжя, на моторному човні типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «UK 0000 UA», що належить Управлінню Державного агентства рибного господарства у Запорізькій області, повинен був діяти наступним чином:

I) пересадити судноводія Ю. на зручне місце для надання необхідної медичної допомоги;

II) зателефонувати та повідомити у швидку, поліцію, чергову сторожів Запорізького рибоохоронного патруля, з приводу Інциденту, що трапився на

зворотному шляху із судноводієм Ю., та надання необхідної медичної допомоги (телефони у кожного зі свідків на човні були);

III) після повідомлення телефоном про подію, діяти у наданні першої необхідної медичної допомоги судноводію Чірці В. В. для покращення його самопочуття;

IV) дочекатись у наданні допомоги, тобто приходу човна з медиками для надання необхідної медичної допомоги та представників інших компетентних державних органів;

V) не приводити в рух по річці Дніпро моторний човен типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «УК 0000 UA», що належить Управлінню Державного агентства рибного господарства у Запорізькій області;

VI) якщо гр. Я. було прийнято рішення щодо подовження руху, він повинен був забезпечити, щоб усі особи, що знаходяться на човні типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «УК 0000 UA» були одягнуті у рятувальні нагрудники (жилети) та під час руху, виконувати встановлені Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, МППЗС, місцеві Правила, обов'язкові до виконання розпорядчі акти, видані в межах компетенції керівництвом портів та інші нормативно-правові акти, що регламентують забезпечення безпеки судноплавства, а також зобов'язаний був дотримуватися правил технічної експлуатації робочого двигуна на човні марки Mercury F 150 та забезпечувати безпеку плавання судна і пасажирів.

Окрім того, враховуючи, що за обставинами справи подія трапилась внаслідок некерованого руху човна типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «УК 0000 UA» коли гр. Я., Ю. та І., опинились за бортом моторного човна, особі, яка ним керувала перед подією, слід було зафіксувати на собі карабін запобіжника вимикання робочого двигуна на човні марки Mercury F 150, та відповідно до Інструкції по експлуатації виробника двигунів марки Mercury F 150, де зазначено, що для уникнення травм та загибелі людей під час прискорення моторного човна необхідно зафіксувати тросовий вимикач двигуна (дивись Рисунок 1-2).

2. Судноводій Ю. в даній ситуації повинен був діяти так: самому надіти та зобов'язати пасажирів під час посадки на моторне безпалубне маломірне судно типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «УК 0000 UA», що належить Управлінню Державного агентства рибного господарства у Запорізькій області, одягнути наявні рятувальні жилети.

3. У діях Я. вбачається невідповідність нормативним вимогам наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» та місцевим Правилам користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах у м. Запоріжжі, які знаходились в причинному зв'язку з виникненням даної транспортної події на воді, а саме:

Відповідно до вимог наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України», зокрема, пунктів:

1.2.1. Кожне судно або з'єднання плавучого матеріалу, за винятком суден складу, що штовхається, крім штовхача, повинні управлятися особою, що має необхідну для цього кваліфікацію. Ця особа далі іменується «судноводієм»;

1.2.2. Кожен склад суден повинен управлятися судноводієм, що має необхідну для цього кваліфікацію.

1.3.2. Усі інші особи, які є на борту, зобов'язані виконувати розпорядження судноводія в інтересах безпеки плавання чи порядку на борту;

1.3.3. Члени екіпажу та інші особи, які є на борту і тимчасово самі визначають маршрут і швидкість судна, також несуть відповідальність за дотримання вимог цих Правил.

1.4.1. Судноводії повинні вжити всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема небезпеці для людського життя.

1.5. Управління судном в особливих обставинах для запобігання безпосередньо загрозливій небезпеці судноводії повинні вживати всіх заходів, що зумовлені обставинами, навіть якщо вони змушені через це відступити від цих Правил.

Відповідно до вимог місцевих Правил користування маломірними суднами на водних об'єктах у Запорізькій області, затверджених рішенням обласної ради від 30.05.2013 № 11», зокрема пунктів:

2.5. Під час плавання на борту маломірного судна повинні бути такі основні документи: документи судноводія на право керування судном (крім несамохідних) з відміткою про своєчасне проходження перевірки знань, судові реєстраційні документи та свідоцтво про придатність судна до плавання з відміткою про проходження технічного експертного огляду (для судна з екіпажем у два і більше осіб – додатково суднова роль).

4.4. Під час руху маломірні судна повинні виконувати встановлені правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, МППЗС, ці Правила, обов'язкові до виконання розпорядчі акти, видані в межах компетенції керівництва портів, а також інші нормативно-правові акти, що регламентують забезпечення безпеки судноплавства;

4.5. Кожне маломірне судно повинно завжди рухатися з такою швидкістю, щоб судноводій міг своєчасно вжити заходів для безпечного плавання при належних умовах і обставинах.

9.1. Вихід маломірних суден у плавання дозволяється на технічно справному судні за: сприятливих погодних умов; наявності чинних судових документів і відповідного документа на право керування судном;

9.7. Під час плавання на безпалубному маломірному судні пасажирів та члени екіпажу повинні бути одягнені в рятувальні нагрудники (жилети).

4. У діях Ю. з технічної точки зору вбачається невідповідність нормативним вимогам наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України» та

місцевим Правилам користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) суднах у м. Запоріжжі, а саме:

Відповідно до вимог п. 1.3.2 наказу Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 «Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України», усі інші особи, які є на борту, зобов'язані виконувати розпорядження судноводія в інтересах безпеки плавання чи порядку на борту.

Відповідно до вимог місцевих Правил користування маломірними суднами на водних об'єктах у Запорізькій області, затверджених рішенням обласної ради від 30.05.2013 № 11, зокрема пунктів:

9.7. Під час плавання на безпалубному маломірному судні пасажир та члени екіпажу повинні бути одягнені в рятувальні нагрудники (жилети).

Разом з цим перебування цих невідповідностей у причинному зв'язку з виникненням даної транспортної події на воді потребує слідчої оцінки в залежності від можливості за станом його здоров'я (самопочуття) виконувати зазначені вище вимоги.

Слід також зазначити, що відповідно до обставин справи травмування гр. Саварця П. С. сталось внаслідок руху некерованого човна типу KOLIBRI-450, реєстраційний номер «УК 0000 UA», коли гр. Я., Ю. та Ї., опинились за бортом моторного човна. А у випадку якби особа, яка керувала моторним човном перед подією, зафіксувала на собі карабін запобіжника вимикання робочого двигуна марки Mercury F 150, то після потрапляння цієї особи за борт двигун мав вимкнутись.

Оскільки, подія трапилась під керуванням моторним човном Я. а не судноводієм Ю., вирішення питання щодо пункту 1.2.6. Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, яким визначено, що при керуванні судном судноводію забороняється перебувати в стані втоми чи сп'яніння, в цьому випадку потрібна оцінка зібраних у справі доказів, що виходить за межі компетенції експертів.

Дана оцінка може бути здійснена органом досудового слідства (судом) самостійно з урахуванням пункту 1.2.6. Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, яким визначено, що при керуванні судном судноводію забороняється перебувати в стані втоми чи сп'яніння.

5.5 Терміни та їх визначення

аварійна подія (АІП) – аварія, інцидент;

аварія – подія, що спричинила загибель людини або заподіяння їй серйозних тілесних ушкоджень, що сталися внаслідок експлуатації судна або в зв'язку з нею; зникнення людини із судна, що відбулося в результаті невиконання діючих стандартів безпечної експлуатації судна або у зв'язку з експлуатацією судна;

загибель судна; залишення судна екіпажем у зв'язку з неможливістю його подальшої безпечної експлуатації; заподіяння значної шкоди судну, що призвела до неможливості його безпечної експлуатації відповідно до діючих стандартів з безпечної експлуатації судна; шкоду довкіллю, яка відбулася внаслідок порушення правил судноплавства;

акт експертного огляду – документ, що видається органом технічного нагляду (Регістром) і підтверджує відповідність того чи іншого конструктивного елемента судна і (або) судна в цілому вимогам цього органу;

аналогічний СЗ – істотні ознаки якого (тип, конструкція, призначення, тип та робочий об'єм двигунів, тип складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність тощо) схожі до відповідних ознак оцінюваного судна;

базова комплектність – це судно серійного виготовлення без додаткового обладнання і конструкційних складових частин спеціального (додаткового) призначення;

базова комплектність виробу – комплектність виробу із складовими частинами, обладнанням, варіантами їхнього виконання, яка передбачена виробником для випуску найдешевшої моделі виробу, найширшого вжитку з найменшим числом споживчих властивостей;

безпечна швидкість – кожне судно повинно завжди прямувати з безпечною швидкістю, з тим щоб воно могло вжити належні та ефективні дії для попередження зіткнення і могло бути зупинене в межах відстані, необхідної при існуючих обставинах і умовах;

бербоут-чартер (bare-boat charter) – договір про оренду (фрахтування) судна на тривалий термін, за яким неуккомплектоване екіпажем і неспоряджене судно за обумовлену плату передається в користування-володіння;

берег лівий і правий – сторони внутрішнього водного шляху при русі від витоку річки убік її гирла; стосовно каналів, озер і широких водних шляхів термін «лівий і правий береги» визначається компетентними органами залежно від місцевих умов; однак, для каналів рекомендовано визначати терміни «права» і «ліва» сторона по відношенню до спостерігача, поверненого обличчям у напрямку зростання цифр на кілометрових стовпах на цьому водному шляху;

буксир – судно, призначене для буксирування і кантування інших суден і плавучих споруд;

буксирований склад – будь-яке з'єднання, що складається з одного або кількох суден, плавучих установок чи з'єднань плавучих матеріалів, буксированих одним або кількома моторними суднами; останні є частиною складу і називаються буксирами;

версія (модифікація) СЗ – сукупність одного типу СЗ, що належать до однієї моделі і не мають відмінностей у технічних характеристиках;

виріб аналогічний – виріб, істотні ознаки якого схожі до відповідних ознак оцінюваного виробу;

виріб ідентичний – виріб, основні ознаки і параметри якого (такі наприклад, як виробник, країна походження, тип, модель, конструкція, робочий об'єм,

габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного виробу. Розбіжності можуть мати відношення до комплектності та укомплектованості виробу, напрацювання та технічного стану;

виробник – фізична або юридична особа, що відповідає за перетворення складових частин в єдине, працездатне ціле, тобто за складання виробу і однозначність його ідентифікаційного номера;

виробник СЗ – фізична або юридична особа, що відповідає за перетворення складових частин в єдине працездатне ціле, тобто за складання ОВТ і однозначність його ідентифікаційного номера;

вихідні дані – документи, в яких містяться характеристики об'єкта оцінки;

водний шлях – будь який внутрішній водний шлях, відкритий для судноплавства;

дефект – невідповідність вимогам виробника та (або) законодавства заданої або очікуваної вимоги, яка стосується ОВТ (зокрема відремонтованого), його складника, включаючи невідповідність вимогам безпеки;

дефектування – технологічний процес оцінювання технічного стану об'єкта дослідження після часткового чи повного розбирання ОВТ (складової) з контролем параметрів (характеристик) та сортуванням складників на групи відповідно до ступеня їх придатності;

діагностування – технологічний процес оцінювання технічного стану об'єкта дослідження без його повного розбирання за сукупністю виявлених діагностичних чинників із заданою точністю;

докова вага – це вага судна порожнем, яка зазначена в технічних та реєстраційних документах до кожного судна;

допуск судна до плавання – судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища, відповідно до міжнародно-правових вимог до використання суден;

економічна доцільність ремонту СЗ (складової частини) – принцип оцінки, що передбачає, що відновлювальний ремонт СЗ (складника) є доцільним лише за умови, що вартість відновлювального ремонту СЗ (складника) підвищує його ринкову вартість, проте не перевищує її;

експлуатаційний знос – утрата елементами конструкції ОВТ своїх початкових технічних характеристик, споживчих властивостей або придатності внаслідок дії умов експлуатації та впливу навколишнього природного середовища;

елементи судна – регламентовані Правилами Регістру конструктивні елементи: корпус, надбудова, суднові пристрої й устаткування;

забезпечення параметрів плавучості – складне технічне завдання, забезпечуване комплексом технічних та організаційних заходів;

зчалена група – група суден, з'єднаних між собою борт до борту, жодне з яких не розміщується попереду моторного судна, що забезпечує рух групи;

ідентифікаційний номер (корпуса та складових) – структуроване поєднання літерно-цифрових позначень, що надаються виробником ОВТ з метою його ідентифікації;

ідентифікація об'єкта оцінки та пов'язаних з ним прав – встановлення відповідності об'єкта оцінки наявним вихідним даним та інформації про нього;

ідентичний СЗ – основні ознаки і параметри якого (виробник, країна походження, тип, модель, конструкція, призначення, тип та робочий об'єм двигунів, тип складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного СЗ. Розбіжності можуть стосуватися комплектності та укомплектованості, мотопробігу та технічного стану;

інцидент – випадок, подія, порушення вимог безпеки судноплавства при експлуатації судна або у зв'язку з нею, внаслідок чого судно або особа піддається небезпеці, або за результатами якої може бути завдано серйозне пошкодження судну, його конструкції, або завдано шкоди довкіллю;

класифікаційні документи – судові документи, що засвідчують технічний стан судна, його устаткування, пристроїв і механізмів. Основною особливістю цієї групи судових документів є те, що усі вони без винятку видаються класифікаційними товариствами. Групу класифікаційних документів у свою чергу можна розбити на підгрупи: 1) документи, що підтверджують клас судна; 2) документи про здійснення нагляду щодо даного судна;

класифікація суден – привласнення суднам певного класу Регістру;

комплектність ОВТ (складової частини) – перелік складників та опцій, що відповідають специфікаціям виробника ОВТ (складової частини);

конструктивні особливості споруди (тип) – тісно пов'язані з цілями, для яких судно використовується, використовувалося чи передбачається до використання. Конструктивні особливості, що дозволяють відрізнити одну споруду від іншої. Для різних типів споруд застосовуються свої критерії плавучості;

корабель-музей – відноситься до судна-репліки у разі розміщення на ньому музейної експозиції або коли судно-репліка само по собі є предметом музейної експозиції;

критерії плавучості – це забезпечення заданих параметрів плавучості при будь-яких обставинах і умовах плавання;

мале / маломірне судно – моторне судно з корпусом довжиною до 24 метрів та вітрильне судно з корпусом довжиною від 2,5 до 24 метрів валовою місткістю менш як 80 одиниць (за винятком суден, що перевозять більше 12 пасажирів; суден, що перевозять небезпечні вантажі; буксирів, штовхачів, криголамів, поромів, суден допоміжного та технічного флоту), а також водні мотоцикли (гідроцикли); морські судна класифікують за типом, класом, групами призначення і районами плавання, родом двигуна і рушія, конструктивним особливостям і ознакам тощо;

модель (варіант) СЗ – сукупність суден одного типу, що не мають відмінностей за типом;

недоукомплектоване майно – майно, у якому на дату оцінки відсутні один або кілька комплектуючих виробів, агрегатів чи систем, наявність яких передбачена технічною документацією підприємства-виробника;

некомерційне використання СЗ – прогулянкові судна, судна водно-моторного спорту, морського флоту, для яких характерна велика різноманітність суден, що розрізняють за розмірами, конструкціями корпусу, типу та основними техніко-економічними характеристиками;

новий СЗ – що жодного разу не був зареєстрований з метою одержання дозволу на його експлуатацію в уповноважених державних органах (у тому числі у країні – експортері СЗ);

номер «ІМО» – це номер, що привласнюється судну і який не може бути змінений ні при яких обставинах, складається із семи цифр і використовується на міжнародному рівні для ідентифікації суден з метою підвищення безпеки на морі і запобіганню забруднення, а також для надання допомоги в запобіганні морського шахрайства; такий номер залишається за судном до самого кінця його експлуатації і навіть до розробки його на металобрухт, або загибелі; будь-який перехід права власності чи зміна назви і прапора судна здійснюються під визначеним «номером ІМО»; з моменту присвоєння, номер ІМО зобов'язаний заноситися в судові документи;

обмежена видимість – умови, за яких видимість обмежена через туман, млу, снігопад чи зливу;

обстеження СЗ – процедура інструментального або органолептичного дослідження СЗ з метою визначення його технічного стану;

огляд суден – форма технічного нагляду і контролю за судами, здійснюваних Регістром;

оновлення – заміна складника, що був у користуванні, на новий;

опція – додаткове оснащення судна не передбаченими базовою комплектністю складниками з варіантами їх виконання, що підвищують його споживчі і технічні якості;

основні судові засоби зв'язку при плаванні у відкритому морі – радіостанції (головні, експлуатаційні, резервні); головні радіостанції служать для передачі і прийому сигналів тривоги, лиха, аварії, навігаційних запобігань, гідрометеорологічних прогнозів, медичної інформації; експлуатаційні – для службових повідомлень і приватної кореспонденції; резервні (зазвичай автоматичні) – застосовуються під час лиха судна або в екстрених випадках, коли не можуть бути використані головні радіостанції; радіотелефони і телетайпи забезпечують зв'язок при плаванні в прибережних морських водах, на озерах і річках; візуальні судові засоби зв'язку використовуються в межах прямої видимості кореспондентів, а звукові сигнали – на малих відстанях (на рейді, в порту), якщо рівень шумів у точці прийому нижче порогу чутності сигналу; комплектація судових засобів зв'язку регламентується Міжнародною конвенцією і правилами Регістра;

подібна угода – цивільно-правова угода, предметом якої є подібне майно і яка має спільні ознаки з угодою, для укладення якої проводиться оцінка;

посвідчення судноводія ММС – документ, що надає право управління ММС, оформлений та виданий у встановленому порядку;

поточний ремонт зразка СЗ – ремонт зразка судна, який виконується для забезпечення чи відновлення працездатності зразка СЗ і полягає у заміні і (чи) відновленні його окремих частин;

призначений строк служби (технічної придатності) зразка ОВТ – календарна тривалість експлуатації зразка ОВТ, в разі досягнення якої експлуатацію зразка ОВТ належить припинити незалежно від його технічного стану;

призначений ресурс зразка СЗ – сумарний наробіток зразка СЗ, у разі досягнення якого експлуатацію зразка СЗ належить припинити незалежно від його технічного стану;

призначення судна – головний критерій для застосування до судна тих чи інших вимог, визначає весь набір його функціональних характеристик і властивостей;

район та призначення району плавання – визначається класифікаційним товариством, що здійснює технічний нагляд за судном, на підставі обстеження судна і встановлення відповідності судна національним вимогам у відношенні міцності і конструкції корпусу, остійності, плавучості і непотоплюваності, судових пристроїв, устаткування і постачання, механічної установки, електричного і радіоустаткування, устаткування із запобігання забруднення морського середовища, а також технічного стану судна;

район плавання – визначає перелік обладнання і постачання судна з метою забезпечення безпеки плавання;

район плавання в Україні – судна поділяються на судна необмеженого району плавання, судна обмеженого району плавання, судна прибережного плавання, судна місцевого і рейдового плавання, судна змішаного (ріка-море) плавання і судна льодового плавання; до суден прибережного, місцевого чи рейдового плавання, що не здійснюють міжнародні рейси, не застосовуються вимоги міжнародних конвенцій;

ресурс зразка ОВТ – сумарний наробіток зразка від початку його експлуатації чи його поновлення після ремонту до переходу в граничний стан;

ризик – імовірність виникнення обставин, що обумовлюють аварійні події;

робочий об'єм двигуна – сума робочих об'ємів циліндрів двигуна з кривошипно-шатунним механізмом, що витісняються поршнями під час їхнього руху від крайнього верхнього до крайнього нижнього положень; робочі об'єми двигунів інших конструкцій визначаються спеціальними розрахунками чи експериментальними методами;

свідоцтво суднове – документ, що видається портовими властями і класифікаційними органами засвідчує відповідність судна вимогам контролюючих організацій;

середній ремонт зразка СЗ – ремонт зразка, який виконують для відновлення справного стану й часткового відновлення ресурсу із заміною чи відновленням складників обмеженої номенклатури з відповідним контролем його технічного стану в обсязі, установленому в нормативній документації;

серйозні аварії (катастрофи) з малими суднами – транспортні події, при яких загинула будь-яка особа або транспортні події, які спричинили сильне забруднення довкілля (розлив нафти або нафтопродуктів у кількості, що перевищує $1,0 \text{ м}^3$; покриття плівкою (нафтовою, масляною та іншого походження) більше $1/3$ від поверхні водного об'єкта при його видимій площі до 6 км^2 або більше 2 км^2 поверхні водного об'єкта при його видимій площі більше 6 км^2);

складова частина СЗ (складник) – деталь, складова одиниця чи комплектувальні вироби, що відповідають вимогам конструкторської документації;

спеціалізоване майно – майно, що дуже рідко, якщо будь-коли взагалі продається на ринку, за винятком випадків продажу бізнесу або комплексу активів, частиною яких воно є, внаслідок своєї унікальності, що обумовлена спеціальним призначенням, конструкцією, складом, розміром, розташуванням або іншими факторами;

спеціалізоване підприємство сервісу СЗ – підприємство, що належить до сервісної мережі пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту судна, створеної виробником СЗ або уповноваженими ним суб'єктами господарювання відповідно до законодавства;

спеціальне припущення – це припущення, що припускає факти, які відрізняються від існуючих на дату оцінки, або яке б не розглядалось типовим учасником ринку у транзакції на дату оцінки;

спеціальний покупець – покупець, для якого певне майно має спеціальну вартість завдяки перевагам, що не доступні для інших покупців на ринку та виникають з права власності на це майно;

спеціальні тимчасові приписи – судноводії повинні виконувати будь-які тимчасові приписи, видані компетентними органами в особливих випадках, для забезпечення безпеки чи належного порядку судноплавства; ці приписи можуть бути обумовлені, зокрема, виконанням робіт на водному шляху, військовими навчаннями, громадськими масовими заходами або станом водного шляху; ці приписи можуть обмежувати або забороняти судноплавство у нічні години, проходження суден дуже великої водотоннажності на певних ділянках, де необхідно застосовувати запобіжні заходи, та які позначені бакенами, буями чи іншими знаками або сигнальними засобами;

справний стан зразка СЗ – стан зразка, який відповідає всім вимогам нормативної та (чи) конструкторської документації;

строк експлуатації – період часу від дати виготовлення СЗ до дати його оцінки;

строк експозиції – строк, протягом якого об'єкт оцінки може бути виставлений для продажу на ринку з метою забезпечення його відчуження за найвищою ціною і тривалість якого залежить від співвідношення попиту та пропонування на подібне майно, кількості потенційних покупців, їх купівельної спроможності та інших факторів;

судно – узагальнювальний морський термін, що застосовується до усіх видів плавучих засобів, включаючи неводовитісняючі і гідролітаки, що використовуються або можуть бути використаними як засоби пересування водою; за класифікацією Регістру судноплавства України суднами вважаються самохідні або несамохідні плавучі споруди, що використовуються в цілях судноплавства, у тому числі судна змішаного (річка-море) плавання, пороми, вонботи, днопоглиблювальні й дночисні снаряди, плавучі крани, населені підводні апарати і глибоководні водолазні комплекси, плавучі бурові установки тощо;

судно як матеріальний об'єкт – має визначені фізичні характеристики, що носять стабільний характер і закладаються в період будівництва судна. До таких стабільних фізичних характеристик відносяться: довжина, ширина, висота надводного борту, конструктивні особливості типу судна, матеріал корпусу, тип двигуна і деякі інші; багато в чому фізичні характеристики судна залежать від його типу;

судно, що було у використанні – ОВТ, на який уповноваженими державними органами (у тому числі у країні – експортері ОВТ) були видані або є реєстраційні документи, які дають право на його експлуатацію;

судновий хід (фарватер) – це водний простір на внутрішньому водному шляху, призначений для руху суден і позначений на місцевості та на карті, безпечний у навігаційному відношенні прохід по водному простору, означений засобами навігаційного обладнання;

суднові засоби зв'язку – це радіоелектронні, електричні, механічні та інші пристрої, що забезпечують двосторонній внутрішньосудновий зв'язок і зовнішній зв'язок (з береговими службами, суднами, літаками тощо); до судових засобів зв'язку відносяться: радіостанції, радіотелефонні апарати, телетайпи, дротяні телефони, мегафони, прожектори, семафор, прапор тощо;

суднові пристрої – це комплекс технічних засобів, що забезпечують експлуатацію судна; призначаються для управління судном на ходу, утримання на стоянці біля причалу або на акваторії, виробництва вантажних операцій тощо; до судових пристроїв відносяться: рульовий пристрій, вантажний пристрій, якірний пристрій, швартовий пристрій, рятувальний пристрій судна, люкове закриття і закриття бортових отворів (лацпортів, що використовуються для подачі вантажу, проходу пасажирів) для захисту судових приміщень від попадання води або їх герметизації, рампи і пандуси, що забезпечують транспортування (в'їзд) вантажу з причалу на судно, а також тралові та інші пристрої; характеристики найважливіших судових пристроїв, що забезпечують безпеку судна і людей, регламентуються класифікаційними товариствами, що здійснюють експлуатаційний нагляд за судовими пристроями;

судноводій – особа, яка має освідчення судноводія та має право керувати на внутрішніх водних шляхах суднами внутрішнього плавання відповідної групи або категорії;

судно-репліка – копія конкретного судна, що колись існувало, або типового судна певного історичного періоду; метою будівництва судна-репліки можуть

бути: історичне дослідження суднобудування, вивчення культури часу, до якого відносилося судно-оригінал, створення корабля-музею, використання у розважальних цілях, використання в кінематографі тощо;

сучасне еквівалентне майно – майно, що має функції та корисність, аналогічні об'єкту, що оцінюється, але яке має сучасну модифікацію;

тайм-чартер (time-charter) – договір фрахтування судна на час, за яким судовласник, залишаючись власником судна і зберігаючи контроль над екіпажем, надає його на певний строк у розпорядження фрахтувальника для перевезення будь-яких законних вантажів до будь-якого порту в межах визначеного договором району плавання, за винятком місць, недоступних для даного судна;

тайм-чартерний еквівалент (Time-charter equivalent) – постійний середньодобовий дохід судна при рейсовому фрахтуванні, що повинен отримувати судовласник на будь-якому напрямку перевезення;

технічний стан – відповідність ОВТ складу його конструкції на дату реєстрації та сукупність фактичних експлуатаційних характеристик СЗ на дату перевірки;

тип СЗ – класифікаційна одиниця, що визначає призначення СЗ і особливості конструкції;

товари подвійного використання – окремі види виробів, обладнання, матеріалів, програмного забезпечення і технологій, спеціально не призначені для військового використання, а також послуги (технічна допомога), пов'язані з ними, які, крім цивільного призначення, можуть бути використані у військових або терористичних цілях чи для розроблення, виробництва, використання товарів військового призначення, зброї масового знищення, засобів доставки зазначеної зброї чи ядерних вибухових пристроїв, у тому числі окремі види ядерних матеріалів, хімічних речовин, бактеріологічних, біологічних та токсичних препаратів, перелік яких визначається Кабінетом Міністрів України;

транспортна подія – це подія згідно чинного законодавства, зокрема Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 05.11.2003 № 857, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 20.01.2004 за № 84/8683 (із змінами), під якою розуміються дуже серйозні аварії (катастрофи), серйозні аварії (аварії), серйозні інциденти, інциденти, порушення вимог безпеки судноплавства, дуже серйозні аварії (катастрофи) з малими суднами, серйозні аварії (аварії) з малими суднами, серйозні інциденти з малими суднами, що виникли під час руху судна та призвели до загибелі та травмування людей, загибелі, затоплення або пошкодження судна, пошкодження причальних, шляхових, гідротехнічних та інших споруд, дезорганізації руху, забруднення довкілля тощо;

укомплектованість – наявність усіх складових виробу, які передбачені виробником;

фактор ризику – суттєва обставина, яка сприяє виникненню небезпечної ситуації (ризик);

фарватер – частина водного шляху, що може бути фактично використана для судноплавства;

фізичне знецінення – це втрата вартості майна у результаті його зносу, що полягає у зменшенні його експлуатаційних властивостей, об'єму виробництва товарів або надання послуг, заради чого воно було створене, внаслідок впливу погодних умов, псування, пошкодження, фізичних навантажень та інших подібних факторів;

фізичний знос виробу (його складових) – втрата вартості виробу (його складових), яка зумовлена частковою або повною втратою первісних технічних та технологічних якостей виробу (його складових) порівняно з вартістю нового подібного виробу (його складових);

фізичні характеристики – довжина, ширина, висота надводного борту, конструктивні особливості типу судна, матеріал корпусу, тип двигуна і деякі інші; багато в чому фізичні характеристики судна залежать від його типу; судно – як матеріальний об'єкт має визначені фізичні характеристики, що мають стабільний характер і закладаються в період будівництва судна;

фрахтова ставка (rate of freight) – ціна за перевезення одиниці вантажу;

функціональні характеристики – визначаються до початку будівництва судна; судно, у такому випадку, проектується і будується відповідно до встановлених правил для відповідності тим функціональним характеристикам, що будуть відповідати призначенню судна;

штовханий склад – жорстке з'єднання суден, принаймні одне з яких ставиться попереду моторного судна, що забезпечує рух складу, так званого «штовхача»; склад зі штовхача і штовханого судна, з'єднаного у спосіб, який забезпечує керуваність всього складу, також називається жорстким.

РОЗДІЛ 6

ТРАНСПОРТНО-ТОВАРОЗНАВЧА ЕКСПЕРТИЗА З ОЦІНКИ СУДНОПЛАВНИХ ЗАСОБІВ

6.1 Історичні передумови становлення та розвитку транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів

В Україні діяльність, пов'язана з незалежною оцінкою СЗ, зародилася в 1991-1992 рр., що було пов'язано з переходом економіки країни до ринкових умов. З появою недержавних форм власності в Україні з'явилася необхідність у тому, щоб в угодах із майном брав участь професіонал, який міг би орієнтувати продавця і покупця щодо вартості майна. На сьогодні водний транспорт є найбільш дешевим видом транспорту з перевезення вантажів та пасажирів, найпопулярніший для туризму, спорту і активного відпочинку тощо.

Швидкі темпи насичення споживчого ринку України такими засобами відбувається як за рахунок вітчизняних офіційних сертифікованих виробників, так і за рахунок аматорської діяльності, незаконного виробництва, контрабандою ввезених ПЗ на митну територію України. Розширення їх асортименту призводить до того, що об'єктами судової експертизи стають саме вони.

На сьогодні існує ряд конкретних господарських умов, за яких законодавством встановлений обов'язок проводити оцінку майна з залученням відповідних спеціалістів.

Зокрема проведення оцінки майна є обов'язковим у випадках:

- створення підприємств (господарських товариств) на базі державного майна або майна, що є у власності;
- реорганізації, банкрутства, ліквідації державних, підприємств (господарських товариств) з державною часткою майна;
- виділення або визначення частки майна у спільному майні, в якому є державна частка;
- визначення вартості внесків учасників та засновників господарського товариства, якщо до зазначеного товариства вноситься майно господарських товариств з державною часткою майна, а також у разі виходу (виключення) учасника або засновника із складу такого товариства;
- приватизації та іншого відчуження у випадках, встановлених законом, оренди, обміну, страхування державного майна, майна, що є у власності, а також повернення цього майна на підставі рішення суду;

- переоцінки основних фондів для цілей бухгалтерського обліку;
- оподаткування майна згідно із законом;
- визначення збитків або розміру відшкодування у випадках, встановлених законом;
- в інших випадках за рішенням суду або у зв'язку з необхідністю захисту суспільних інтересів;
- у випадках застави державного та приватного майна, відчуження державного та приватного майна способами, що не передбачають конкуренцію покупців у процесі продажу, або у разі продажу одному покупцю, визначення збитків або розміру відшкодування, під час вирішення спорів та в інших випадках, визначених законодавством або за згодою сторін.

Такі процеси як перехід суспільства до ринкових економічних відносин, приватизація державного та комунального майна, розвиток страхової діяльності, зміни в законодавстві, змушують слідчих, суддів, судових виконавців ставити на вирішення судової експертизи питання, пов'язані з правом володіння та користуванням СЗ, з випадками фальсифікації, шахрайства, некомпетентності окремих посадових осіб, визначення дійсної ринкової вартості цих об'єктів при зміні власника (розподілі власності), а саме, оцінки СЗ на минулі дати, визначення матеріального збитку заподіяного власнику в результаті пошкодження внаслідок події що трапилась на воді тощо.

Враховуючи звернення органів досудового слідства, судів, адвокатів до експертних установ із питання визначення вартості різних видів плавзасобів, в системі Міністерства юстиції України у КНДІСЕ з початку 2000-х років започаткована експертна спеціальність щодо визначення вартості судноплавних засобів та їх складових, як на великі судна в цілому, так і на малі судна безпосередньо.

На сьогодні можливо стверджувати, що даний підвид товарознавчої експертизи фактично повністю оформився в самостійний напрямок товарознавчих досліджень.

Фахівцями КНДІСЕ розроблені критерії, яким має відповідати претендент на здобуття експертної спеціальності 12.3 – оцінка судноплавних засобів, програми підготовки та перепідготовки фахівців за даним експертним напрямком, створені тестові завдання та типові навчальні задачі.

Як зазначалося вище історичні обставини зумовили поступове змінювання пріоритетності вирішуваних експертами-товарознавцями спеціальності 12.3 задач. Так, якщо на початку зародження цього експертного напрямку вирішувались питання щодо визначення залишкової вартості, то на сьогодні – це питання щодо визначення розміру заподіяного державі збитку в результаті заволодіння, знищення (викрадення) майна, визначення ринкової вартості майна та техніки тощо.

Напрацьовано методичну базу, яка ґрунтується не тільки на положеннях Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», але й на методичних рекомендаціях. З метою систематизації таких положень,

науково-методичного опрацювання накопиченого досвіду у КНДІСЕ для вирішення поставлених задач у 2019 році було виконано НДР на тему «Методичних рекомендацій щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових». На підставі результатів цієї НДР та положень Законів України «Про судову експертизу», «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні», Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440, та інших нормативно-правових актів з питань судової експертизи й оцінки майна, відповідно до загальних вимог та методичних підходів та методів, визначені алгоритми застосування в ході експертної оцінки СЗ кожного з методичних підходів. У свою чергу це сприяє зменшенню витрат часу експерта при виконанні експертизи, деталізує хід розрахунків та забезпечує універсальність і одноманітність у вирішенні типових завдань із оцінки ОВТ, збільшує повноту вирішення експертних задач із належним науковим обґрунтуванням, а також розширює можливості експертизи цього напрямку, встановлює механізм оцінки з визначення вартості ОВТ та їх складових.

У зазначеній НДР з метою забезпечення об'єктивного визначення ринкової вартості СЗ та їх складових було удосконалено класифікацію суден за основними, додатковими та допоміжними ознаками, а також визначені критерії для встановлення відповідності інформації про судно, зазначеної в судових документах, із досліджуванним ОВТ, за їх особливостями, основними характеристиками, конструкцією, призначенням ПЗ тощо. Також, у цій науковій праці викладено правове значення заходів із ідентифікації ОВТ відповідно до вимог міжнародного та національного законодавства, що регулює здійснення торговельного мореплавства. Разом з цим, вказана НДР навчає правильному використанню судових документів, у яких містяться дані щодо ідентифікації ПЗ та які характеризують ті чи інші аспекти ПЗ, конструктивні особливості, фізичні параметри, тип і призначення, правовий статус, відповідність установленим вимогам, технічний стан, а також дані про повсякденну експлуатацію ПЗ, відображають технічний стан у різні періоди експлуатації СЗ тощо. Таким чином, завдяки розкриттю змісту всієї сукупності наведених документів, що характеризують ПЗ, і експертної методики роботи з нею та запропонованих рекомендацій щодо дослідження ОВТ, судовий експерт має спроможність надавати об'єктивні висновки за результатами проведеної експертизи із оцінки судноплавних засобів.

Також метою вказаної НДР була розробка наступних алгоритмів як складових компонентів при визначенні утилізаційної вартості:

- алгоритму визначення ринкової вартості СЗ;
- алгоритму визначення ринкової вартості відокремлених складових до СЗ.

Останнім часом все більше водного транспорту, а саме: моторних яхт, прогулянкових суден, суден водно-моторного спорту тощо, прибуває на територію України з-за кордону. Щоб зменшити розмір ввізного мита часто в

документах вказуються неправдиві дані щодо вартості купівлі СЗ. Нові судна видаються за ті, що були в користуванні, змінюються назви, занижується митна вартість. Об'єкти водного транспорту можуть ввозитися розуккомплектованими або в запчастинах. В практиці судово-експертної діяльності доволі часто виникають питання відносно СЗ, побудованих за індивідуальними проектами, без класифікаційного нагляду тощо.

При відповіді на будь-яке з вище перерахованих питань є кілька етапів та процедур, обов'язкових для виконання при дослідженні СЗ. Це ідентифікація об'єкта дослідження, аналіз бортової (супровідної) документації, визначення технічного стану і ресурсних характеристик складових тощо, в залежності від виду об'єкта дослідження.

Все вищевикладене ще раз підкреслює складність дослідження СЗ, особливо коли вони проводяться лише за матеріалами справи (провадження) та на минулу дату. Транспортно-товарознавчі експертизи та дослідження з визначення ринкової вартості СЗ не можуть існувати відокремлено від технічних досліджень, та є складним завданням для експерта. Це обумовлено наступними чинниками.

По перше – відсутністю необхідної кількості методик із оцінки як на великі, так і на малі судна.

По друге – обмеженою ціною інформацією, що міститься у відкритих джерелах.

Експертна практика відносно оцінки об'єктів водного транспорту свідчить про те, що такі експертизи і цей напрямок потребує подальшого розвитку та науково-методичного підходу.

6.2 Поняття, предмет, об'єкт, завдання транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів

Взагалі для експертних цілей *об'єкти водного транспорту класифікуються наступним чином:*

- судна;
- гідротехнічні споруди;
- навігаційні споруди;
- спеціальні споруди;
- додаткові об'єкти дослідження.

Законодавчою основою класифікації суден є насамперед Кодекс торгового мореплавства України [45], ст. 5 якого дає визначення судна.

Торговельне судно в цьому Кодексі означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:

1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі;

2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо);

3) для наукових, навчальних і культурних цілей;

4) для спорту;

5) для інших цілей.

Риболовне судно в цьому Кодексі – це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу.

Знаряддя промислу є невід’ємною частиною риболовного судна, у зв’язку з чим морські події, пов’язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі.

Ядерне судно в цьому Кодексі – це судно, що обладнане ядерною енергетичною установкою.

З визначення судна, наведеного в Кодексі торгового мореплавства, можна зробити висновок про те, що:

1. Судно – це самохідна чи несамохідна плавуча споруда.

2. Поряд із суднами цей Кодекс вказує на наявність плавучих об’єктів, що не є суднами;

3. Ознакою, що визначає статус судна є його призначення, тобто те для чого плавуча споруда використовується.

Однак поняття «*об’єкт водного транспорту*» поширюється не тільки на судна. Очевидно, що під поняттям «*об’єкт водного транспорту*» підпадають гідротехнічні споруди (причали, шлюзи, канали тощо) і споруди, що слугують забезпеченню безпеки судноплавства (маяки, буї, віхи, швартовні бочки тощо), які можна назвати навігаційно-гідрографічними об’єктами водного транспорту.

Об’єктами транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів є судна, причали, понтони, бони, знаки, комплектуючі, вузли та механізми, обладнання плавуче та берегове, тощо.

Судно – це узагальнювальний морський термін, що застосовується до усіх видів плавучих засобів, включаючи неводовитісняючі і гідролітаки, що використовуються або можуть бути використаними як засоби пересування водою. За класифікацією Регістру судноплавства України суднами вважаються самохідні або несамохідні плавучі споруди, що використовується в цілях судноплавства, у тому числі судна змішаного (річка-море) плавання, пороми, днопоглиблювальні й дноочисні снаряди, плавучі крани, населені підводні апарати і глибоководні водолазні комплекси, плавучі бурові установки тощо. Як матеріальний об’єкт судно має визначені фізичні характеристики, що носять стабільний характер і закладаються в період будівництва судна.

До *стабільних фізичних характеристик* відносяться: довжина, ширина, висота надводного борту, конструктивні особливості типу судна, матеріал корпусу, тип двигуна тощо.

Предметом транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів є фактичні дані (факти, обставини) про технічний стан та характеристики судноплавного засобу, окремих його складових, а також їх відповідність

зазначеному у судовій документації; інформація про судна-аналоги; факти купівлі-продажу, фрахту, відчуження, ліквідації, бухгалтерські дані про придбання, ремонти, модернізацію, консервацію та виводу з експлуатації плавзасобів, комплектуючих, вузлів та агрегатів, обладнання; тощо.

З огляду на те, що «судно» поняття багатозначне і властиве кожному з ПЗ, та їх різноманітність, здавна застосовувалася процедура поділу всієї сукупності даних об'єктів за певними ознаками. Такий поділ сприяє взаєморозумінню між фахівцями морської галузі та тими, хто має відношення до володіння, експлуатації, користування та проведення експертизи СЗ.

Основним критерієм для визначення ринкової вартості СЗ чи ПЗ є дослідження технічного стану судноплавних засобів, що передбачає ідентифікацію об'єкта, оцінку морехідних властивостей судна в цілому, визначення джерела походження даного плавзасобу, визначення технічного стану окремих його складових, технічне дослідження пошкоджень, дослідження змісту судових документів на предмет відповідності їх нормативно-правовим актам, вирішення питань щодо реконструкції та модернізації як судна в цілому, так і окремих його складових тощо.

Завданням транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів є класифікація та ідентифікація об'єктів водного транспорту, визначення їх вартості, визначення розміру збитків та вартості ремонтно-відновлювальних робіт, визначення технічного стану плавзасобів, гідротехнічних споруд, попереджувальних знаків, встановлення відповідності судової документації тощо.

До основних завдань транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів слід віднести:

- визначення вартості наданих на дослідження об'єктів СЗ чи ПЗ, які використовуються також і для військового майна (в переважній більшості випадків це визначення ринкової вартості або неринкового виду вартості);
- визначення залишкової вартості відтворення (заміщення);
- визначення типу та призначення наданих на дослідження об'єктів;
- визначення характеристик та властивостей наданих на дослідження об'єктів відповідно до Українського класифікатора товарів зовнішньоекономічної діяльності;
- визначення виробника, країни походження, року виготовлення наданих на дослідження об'єктів (завдання виконується комплексно разом з експертами трасологами);
- визначення змін показників якості наданих на дослідження об'єктів (завдання виконується комплексно з відповідними фахівцями з експлуатації подібного майна);
- визначення розміру матеріального збитку, заподіяного в результаті пошкодження або знищення майна.

До завдань експертної спеціальності 12.3 входить визначення вартості виключно майна і техніки для СЗ чи ПЗ, а також для суден військового призначення.

На жаль більша частина українських суден вироблена переважно за часів колишнього СРСР, за весь період незалежності на судноверфях України вони не будувались, є морально застарілими, порівняно з суднами, існуючими на світовому ринку із сучасними технологіями їхнього виробництва.

Також, не є секретом, що навіть та техніка, яка перебувала на обліку відповідних державних підприємств, ресурс та напрацювання якої ще не вичерпалися та могли бути подовжені, що було технічно можливим та економічно доцільним, була відчужена та реалізована як надлишкове майно за цінами, що не відповідають реальному рівню цін на МР для аналогічних виробів у подібному якісному стані.

На даний час при проведенні судових експертиз із оцінки майна і техніки суднового призначення, експерт стикається з проблемою відсутності будь-якої цінової інформації щодо продажу об'єктів, що за своїми технічними характеристиками відповідають об'єкту дослідження, та є необхідною для проведення експертизи.

Це обумовлюється, по-перше, обмеженою кількістю угод купівлі-продажу різного роду СЗ, державних замовлень на побудову суден, по-друге, – закриттям інформації щодо побудови СЗ українськими суднобудівними підприємствами, їх продажу або придбання.

6.3 Особливості проведення транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів

У судових документах містяться дані, що характеризують ті чи інші аспекти судна: конструктивні особливості, фізичні параметри, тип і призначення, правовий статус, відповідність установленим вимогам, технічний стан, а також дані про повсякденну експлуатацію судна.

Ці дані з різних сторін формують образ судна в різні періоди експлуатації судна. Отриманий із судової документації образ судна може бути використаний при ідентифікації конкретного судна. Чим більш повний комплект судової документації виявляється в розпорядженні експерта, тим з більшою вірогідністю він зможе дати відповідь на поставлені перед ним питання.

Наявність діючих свідоцтв указує на експлуатаційний стан судна, а прострочені свідоцтва (чи відсутність свідоцтв), у свою чергу, вказують на те, що судно швидше за все не експлуатується. Дані судового журналу є джерелом інформації про місцезнаходження судна в різні періоди.

Якщо ж реєстраційні документи з якої-небудь причини втрачені, то за портом приписки можна визначити прапор судна, а за назвою і портом приписки – судновласника. У практиці роботи судових органів, коли потрібно виставляти вимоги до судновласника – визначення судновласника і його адреси є важливим завданням.

Глава 3 Кодексу торгового мореплавства України (далі – КТМУ), яка називається «Суднові документи», встановлює:

Судно повинно мати наступні основні судові документи:

– свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент);

- свідоцтво про право власності на судно;
- класифікаційне свідоцтво;
- обмірне свідоцтво (для суден, із корпусом довжиною 24 м і більше);
- санітарний журнал;
- суднове санітарне свідоцтво;
- пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більш ніж 12 пасажирів;
- ліцензію на право користування судною радіостанцією (журнал радіослужби) та інші документи відповідно до Регламенту радіозв'язку;
- свідоцтво про вантажну марку;
- журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря.

Список осіб суднового екіпажу (суднова роль), список пасажирів, суднові радіомашинні журнали ведуться за формою і правилами, установленими Міністерством інфраструктури України, а на рибальських судах – центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства. Міністерством рибного господарства України.

Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, установленими Міністерством інфраструктури України за узгодженням з Міністерством охорони здоров'я України.

Судна, зареєстровані в Судновій книзі України, замість документів, зазначених вище, повинні мати судновий квиток.

Судно, що плаває за кордон, повинне також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

Правове значення заходів з ідентифікації судна полягає в тому, що їх здійснення є обов'язковим відповідно до вимог національного та міжнародного законодавства з питань торговельного мореплавства. Судно повинно мати свою назву. Назву судну присвоює власник. Будь-якому судну, що має обладнання зв'язку, присвоюється позивний сигнал, а також, залежно від його технічної оснащеності – ідентифікаційний номер суднової станції супутникового зв'язку і номер вибірного виклику суднової радіостанції.

Під ідентифікацією судна слід розуміти комплекс заходів, спрямованих на визначення родових ознак будь-якого судна. До таких заходів, зокрема, належать:

- (а) присвоєння назви судну;
- (б) присвоєння позивного сигналу;
- (в) присвоєння ідентифікаційного номера і номера вибірного виклику суднової станції супутникового зв'язку.

Правове значення заходів з ідентифікації судна полягає в тому, що їх здійснення є обов'язковим відповідно до вимог національного та міжнародного законодавства з питань торговельного мореплавства.

Назва судна – це основна визначальна родова ознака будь-якого судна. Присвоєння назви судну можна охарактеризувати наступними положеннями:

- (а) присвоєння назви є обов'язком власника судна;

(б) присвоєння назви має за мету проголосити відомості про судно, що відрізняють його від інших суден;

(в) присвоєння назви носить правовий характер, оскільки ця процедура регламентована законодавством;

(г) присвоєння назви є передумовою подальшого вчинення інших юридичних дій щодо судна, як-то реєстрація в судовому реєстрі, надання права плавання під відповідним прапором, відсудження судна тощо.

Заходи з ідентифікації судна передбачають також присвоєння позивного сигналу, присвоєння ідентифікаційного номера і номера вибірного виклику судової станції супутникового зв'язку. Наявність у КТМУ відповідних положень, пов'язане з виконанням вимог міжнародних договорів, зокрема, Конвенції СОЛАС 74/78, Міжнародної конвенції електров'язку 1992 р., Конвенції ООН про міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1976 р., Регламенту радіозв'язку 1995 р. та інших.

З метою виконання правила 3 глави Х Конвенції СОЛАС-74 щодо надання ідентифікаційних номерів Міжнародною морською організацією (ІМО) усім пасажирським суднам валовою місткістю 100 од. і більше та всім вантажним суднам валовою місткістю 300 од. і більше, а також виконання Системи ідентифікаційних номерів суден ІМО, ухваленої на п'ятнадцятій Асамблеї Міжнародної морської організації 19.11.1987 (резолюція ІМО А.600 (15), наказом Міністерства інфраструктури України від 14.06.2000 № 316 затверджено Порядок присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, що мають право плавання під Державним прапором України [89]. Ідентифікаційний номер ІМО – це номер, що складається із семи цифр та використовується на міжнародному рівні для ідентифікації суден з метою підвищення безпеки на морі та запобігання забрудненню, а також надання допомоги в запобіганні морському шахрайству. Ідентифікаційний номер присвоюється:

(а) новим суднам під час побудови або первинної реєстрації судна;

(б) суднам, що перебувають в експлуатації, під час їх перереєстрації, зміни судових реєстраційних документів, шляхом внесення змін та доповнень у Державний судовий реєстр України.

Ідентифікаційний номер ІМО, що надається судну, є постійним і не змінюється, незалежно від зміни власника судна та зміни реєстрації судна або інших обставин. У випадку загибелі судна або за інших обставин, через які судно перестало існувати, його ідентифікаційний номер іншому судну не присвоюється.

Уся сукупність документів, що засвідчує технічний стан судна та слугує джерелом даних про нього, проходження судном відповідних оглядів, ремонтів, переобладнань, здатна впливати на його вартість. Також державними органами у відповідних актах зазначаються приписи з усунення невідповідностей для подальшої експлуатації судна.

Використання судових документів, в яких містяться дані про ідентифікацію судна, характеризують ті чи інші аспекти судна, конструктивні особливості,

фізичні параметри, тип і призначення, правовий статус, відповідність установленим вимогам, технічний стан, а також дані про повсякденну експлуатацію судна, відображають технічний стан в різні періоди експлуатації судна тощо. Ідентифікація судноплавних засобів здійснюється за інформаційними ознаками, що поділяються на головні, другорядні та допоміжні.

За результатами експертного огляду об'єкта дослідження судовий експерт повинен:

- провести фотофіксацію об'єкта дослідження;
- провести класифікацію об'єкта;
- визначити чи є можливість ідентифікувати даний об'єкт та проаналізувати ідентифікаційні ознаки;
- визначити тип та призначення даного ОВТ;
- визначити всі характерні особливості судна, необхідні для надання висновку по суті;
- визначити необхідну додаткову інформацію;
- навести аргументацію відповідей на поставлені питання.

Визначення року виготовлення СЗ здійснюється на підставі даних його виробника, що зазначаються у документах та сертифікатах. Визначення типу, моделі, версії СЗ, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна тощо, проводиться на основі даних виробника ОВТ тощо.

За рік виготовлення СЗ приймається дата його виготовлення із спуском на воду, а не дата закладки кіля судна, оскільки будівництво судна може тривати декілька років. У сучасному суднобудуванні широко використовується секційний спосіб будівництва корпусів, при якому корпус корабля збирається з секцій, заздалегідь виготовлених у цехах суднобудівного заводу і в готовому вигляді доставлених на стапель. Будівництво судна завжди починається з кіля. Закладка судна в Україні реєструється у Державному судновому реєстрі України, для чого складається спеціальний «Акт закладки кіля судна», який підписують головний будівельник корабля, представник замовника і представник Регістру судноплавства України та затверджує Генеральний директор суднобудівного підприємства. В малому суднобудуванні закладкою також називають конструкцію з кіля в збірці з форштевенем і транцем, яку першою встановлюють на суднобудівельний стапель.

Визначення року виготовлення СЗ за датою виготовлення його окремих складових частин не допускається у зв'язку з можливістю їхньої заміни під час експлуатації або можливого значного проміжку в часі з моменту їх виготовлення до моменту складання з них СЗ. Такі дати можуть мати інформативний характер тільки в усій своїй сукупності.

Комплектність та укомплектованість СЗ і його складових частин визначаються за результатами його експертного огляду, виходячи з фактично встановлених на ньому складових частин.

Джерелом інформації про базову комплектність СЗ є дані його виробника. Комплектність СЗ може бути зазначена в документах про придбання нового СЗ.

Комплектність та укомплектованість переобладнаного СЗ враховуються за умови внесення змін до реєстраційних документів.

Під час проведення транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів необхідно провести експертний огляд судна.

Основна мета експертного огляду – зіставлення даних про технічний стан, зноси, дефектації тощо, викладених в актах огляду судна Регістром із фактичним станом його основних елементів.

Експертний огляд конструкційних елементів судна може вестися в будь-якій послідовності з урахуванням їх доступності та підготовленості до огляду судновласником.

У процесі експертного огляду судна експертом повинні бути зроблені, якщо це можливо, контрольні пробні запуски механізмів на дію.

При експертному огляді судна рекомендується:

- перевірити, чи всі вимоги та приписи Регістру, передбачені актами огляду судна, виконані судновласником, якщо невиконані, то зафіксувати такі факти;
- визначити, чи не отримувало судно (елементи судна) після чергового огляду будь-яких серйозних ушкоджень, що перешкоджають його нормальній експлуатації і невідображені в судових документах;
- перевірити, чи немає відступів від норм постачання судна та комплектності його основних елементів.

При експертному огляді надбудов і судових приміщень, особливо пасажирських суден, звернути увагу на стан декору та обладнання кают, салонів, барів, ресторанів на предмет виявлення їх руйнування.

Усі виявлені при експертному огляді елементів судна факти розукомплектування і відступу від норм постачання, невраховані при складанні судових актів, повинні фіксуватися і враховуватися при проведенні розрахунків вартості судна.

Технічний експертний огляд СЗ чи ПЗ судовим експертом являє собою початковий етап дослідження, який дає змогу органолептичними методами визначити ідентифікаційні дані СЗ та ПЗ; його комплектність; укомплектованість; технічний стан, обсяг і характер пошкоджень; інші показники на момент технічного експертного огляду, необхідні для оцінки майна.

Визначення матеріального збитку чи вартості СЗ без його експертного огляду особисто експертом, який складає висновок судової експертизи, можливе тільки за рішенням органу (посадової особи), який (яка) здійснює судове чи досудове слідство, у разі надання ними даних, необхідних для оцінки.

У разі потреби виклик зацікавлених осіб для технічного експертного огляду із зазначенням дати, місця та часу проведення експертного огляду СЗ (після їх узгодження з виконавцем дослідження) здійснюється замовником дослідження шляхом вручення відповідного виклику під розписку особі, яка викликається, або телеграмою з повідомленням про її вручення адресату.

У разі відсутності в установлений час на місці експертного огляду осіб, які викликалися, експертний огляд проводиться без їх участі, про що зазначається у висновку.

Замовник повинен забезпечити належні безпечні умови експертного огляду (освітлення, вільний доступ, можливість експертного огляду СЗ із різних сторін, при потребі – часткове розбирання силами та засобами спеціалістів сервісного центру тощо).

До початку технічного експертного огляду судовий експерт ознайомлюється з наданими документами і фіксує такі дані (якщо вони необхідні для складання висновку):

а) прізвище, ім'я та по батькові власника СЗ (довіреної особи) або найменування власника – юридичної особи;

б) місце проживання (місцезнаходження) власника СЗ;

в) дані свідоцтва про реєстрацію ОБТ (свідоцтва про право власності): серія, номер, ким і коли видане, з яких підстав;

г) ідентифікаційні дані СЗ чи ПЗ згідно з наданими документами: тип, марка, модель (модифікація), виробник, країна-імпортер (для СЗ іноземного виробництва, що ввозиться на митну територію України), рік виготовлення, колір, назва, попередня назва, номер ІМО, номери двигунів, кузова, ідентифікаційний номер СЗ, реєстраційний номер СЗ, відмітки про дати заміни складників тощо.

Для виконання оцінки власник СЗ (довірена особа) на вимогу судового експерта повинен (повинна) надати такі документи:

а) посвідчення, довіреність на право керування СЗ(за потреби), паспорт або інший документ, що посвідчує особу, для юридичних осіб – довіреність на право представляти інтереси власника досліджуваного СЗ;

б) конвенційні документи, Свідоцтво про реєстрацію СЗ, Свідоцтво на право власності, Свідоцтво обмірне, Свідоцтво на право плавання під Державним прапором України, Свідоцтво про мінімальний склад екіпажу, санітарне свідоцтво, класифікаційні документи, суднові документи, що засвідчують технічний стан судна, його устаткування, пристроїв і механізмів, документи про здійснення нагляду щодо даного судна, виданими класифікаційними товариствами (щорічно підтверджується в межах 3 місяців до чи після дати закінчення кожного річного терміну від дати огляду);

в) комплект супровідних документів (митну декларацію, інвойс, купчу, довідку-рахунок тощо);

г) документ про оцінку СЗ (якщо проводилось попереднє дослідження) або його копію;

г) довідку про сплату обов'язкових зборів, інших обов'язкових платежів;

д) замовлення-наряд на виконання ремонтно-відновлювальних робіт на доках, СРЗ, спеціалізованій станції технічного обслуговування; чек на придбання складників СЗ тощо;

е) іншу документацію на СЗ та його складники в оригіналі або копії (сервісну книжку; талони гарантійного обслуговування; страховий поліс; чек на повернення податків відповідно до системи тощо).

Під час технічного експертного огляду СЗ та його складників судовий експерт повинен:

а) перевірити відповідність їх ідентифікаційних даних записам у наданих документах;

б) перевірити укомплектованість СЗ, установити комплектність, наявність додаткового обладнання;

в) установити показники мотогодин на двигунах;

г) зафіксувати інформативні ознаки раніше виконаного відновлювального ремонту СЗ та його складників;

д) установити характер і обсяги пошкоджень на момент експертного огляду та інші ознаки, що характеризують технічний стан СЗ та його складників, з обов'язковою їх фіксацією шляхом фотографування.

Після закінчення зовнішнього технічного експертного огляду проводиться перевірка роботи двигуна та інших складників, а для спеціалізованих (спеціальних) СЗ – працездатність спеціального обладнання.

У разі можливості проведення ходових випробувань (під час руху СЗ) перевіряється робота складників СЗ чи ПЗ з метою встановлення їх технічного стану.

Після закінчення експертного огляду судовий експерт у разі потреби ознайомлює зацікавлених осіб, залучених до експертного огляду об'єкта дослідження, з його результатами, зазначеними в акті експертного огляду фізичного стану основних складових СЗ, а саме:

- корпусу, надбудов із службовими і жилими приміщеннями (штурманська, радіорубка, каюти) тощо;

- технічних засобів (навігаційних радіолокаційних станцій, автоматичної ідентифікаційної системи, супутникового зв'язку, радіо і радіолокаційних антен);

- пристроїв, систем та обладнання, приладів і механізмів управління, такелажу тощо;

- виявлені інформаційні ознаки виконаного відновлювального ремонту (в разі потреби виконується комплекс операцій щодо відновлення справності або роботоздатності СЗ чи його складових);

- при виявленні під час експертного огляду дефектів, пошкоджень, після часткового чи повного розбирання СЗ (складової) з контролем параметрів (характеристик) та сортуванням складових на групи відповідно до ступеня їх придатності;

- наявність рятувальних засобів;

- забезпечення безпеки охорони людського життя і навколишнього природного середовища, відповідно до міжнародно-правових вимог до використання ОВД.

Виявлені під час експертного огляду дефекти, пошкодження, експлуатаційний знос складових, а також обґрунтування засобів і обсягу відновлювальних робіт з їх усунення можуть відобразитись і у коефіцієнтах (процентах) фізичного зносу (знецінення) об'єкта дослідження.

За результатами експертного огляду об'єкта дослідження експерту необхідно:

- провести класифікацію об'єкта;

- визначити чи є можливість ідентифікувати даний об'єкт та проаналізувати ідентифікаційні ознаки, якщо так, то визначити його тип та призначення;
- визначити всі характерні особливості судна, необхідні для надання висновку по суті поставлених запитань;
- окреслити подальший хід дослідження;
- намітити аргументацію відповідей на поставлені питання;
- за можливості отримати у замовника експертизи письмове підтвердження аргументації;
- визначити коло необхідної додаткової інформації;
- провести необхідне фотографування.

Оцінка судноплавних засобів передбачає урахування технічних, технологічних характеристик та особливостей об'єкта оцінки, умов його експлуатації, обслуговування та зберігання, технічного стану на підставі відповідної технічної, довідкової, облікової документації та обстежень.

Виходячи з мети оцінки, здійснюються всі процедури в межах методів оцінки, визначених наявними методиками. У разі визначення неринкової бази оцінки висновок має містити перелік можливих обмежень щодо застосування результатів оцінки.

Особливості оцінки СЗ під час здійснення судової експертизи та оформлення її результатів визначаються процесуальним законодавством та нормативно-правовими актами про судову експертизу.

За результатами дослідження експерт складає висновок про оцінку СЗ.

У разі проведення судової транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів за результатами здійснення відповідних досліджень експерт складає висновок експерта. У разі виконання судовим експертом відповідно до ч. 6 ст. 13 Закону України «Про судову експертизу» оцінки на договірних засадах з питань, що становлять інтерес для юридичних і фізичних осіб, він складає висновок експерта за результатами відповідного дослідження з урахуванням особливостей його оформлення згідно із законодавством.

У висновку транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів зазначається така інформація:

- а) повне найменування суб'єкта оціночної діяльності, його місцезнаходження, телефон (факс), номер та термін дії сертифіката суб'єкта оціночної діяльності;
- б) дата надходження матеріалів для оцінки і дата підписання висновку судової транспортно-товарознавчої експертизи (висновку експерта за результатами транспортно-товарознавчого дослідження);
- в) найменування юридичної особи або прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи, яка призначила (замовила) оцінку;
- г) питання (завдання), що поставлені перед судовим експертом (мета оцінки);
- д) назва об'єкта (об'єктів), представленого для оцінки;
- е) найменування юридичної особи (прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи), місцезнаходження (місце проживання) власника майна та його майнові права на СЗ;

е) відомості про фізичну особу, що здійснює оцінку водного ОВТ: посада, прізвище, ім'я, по батькові, освіта, спеціальності (загальна й оціночна за напрямом програми базової підготовки), стаж роботи за цими спеціальностями, учений ступінь і вчене звання (за наявності), номер, дата видачі кваліфікаційного свідоцтва та посвідчення про підвищення кваліфікації;

ж) інформація, що має значення для виконання оцінки, з посиланням на джерела її отримання;

з) клопотання судового експерта про надання додаткових матеріалів, результати їх розгляду (якщо це мало місце);

и) перелік використаних методик, довідкових джерел інформації, літератури із зазначенням основних бібліографічних даних (найменування, автори, місце та рік видання);

і) дані про час та місце проведення експертного огляду ОВТ судовим експертом;

ї) відомості про осіб, які брали участь в експертному огляді об'єкта оцінки, якщо їх участь обумовлена призначенням оцінки або договором про виконання оцінки;

й) ідентифікаційні дані ОВТ відповідно до свідоцтва про реєстрацію та інших документів;

к) показання лічильника (ів) мотогодин СЗ (за наявності);

л) результати експертного огляду щодо відповідності (невідповідності) номерів корпусу, інших складових частин записам у свідоцтві про реєстрацію або в інших документах;

м) відомості про комплектність та укомплектованість СЗ;

н) відомості про склад оновлених складників СЗ, інформаційні ознаки виконаного відновлювального ремонту, інші обставини, що мають значення для розв'язання поставлених питань;

о) відомості про виявлені під час експертного огляду дефекти, пошкодження, а також обґрунтування засобів і обсягу відновлювальних робіт чи інших способів з їх усунення;

п) перелік обмежень щодо застосування результатів оцінки та припущення, у межах яких проводилася оцінка;

р) викладення змісту використаних методичних підходів, методів, оціночних процедур та відповідних розрахунків;

с) висновок експерта про вартість майна за результатами транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів;

т) додатки до висновку судового експерта про оцінку, що становлять невід'ємну частину транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів і містять дані стосовно технічного стану СЗ та його складників, їхні фотографічні зображення та інші дані, що підтверджують припущення та розрахунки. У додатках також може бути графічна розгортка побудови пошкодженого або розукомплектованого СЗ із відображенням характеру пошкоджень або протокол технічного експертного огляду з посиланням на характер і обсяг його пошкодження.

Висновок експерта за результатами проведеної транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів складається з урахуванням особливостей його оформлення згідно із законодавством.

Найменування складових частин СЗ, що наводяться у висновку експерта за результатами проведення транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів, повинні відповідати термінології, що застосовується в нормативно-технічній документації.

Формули в розрахунках наводяться у загальному вигляді, а також з числовим значенням параметрів, розкривається зміст кожного символу та вказується його числове значення, одиниця виміру.

Усі дані, наведені у висновку транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів, зазначаються із посиланнями на джерела їх отримання.

Джерела інформації повинні бути актуальними, тобто відповідати даті оцінки.

Якщо для виконання оцінки СЗ необхідні додаткові відомості, судовий експерт повинен направити замовникові оцінки клопотання про надання додаткових матеріалів, необхідних для надання висновку, якщо інше не передбачено в договорі про проведення оцінки об'єкта дослідження. Клопотання повинно бути направлено замовнику оцінки протягом п'яти днів з дати надходження документів або з дати укладання договору про виконання оцінки СЗ чи ПЗ.

У разі незадоволення клопотання на протязі 45-ти календарних днів, на підставі п. 1.13 «Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень», затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 за № 53/5 [100], замовнику повідомляється про неможливість проведення призначеної (замовленої) судової експертизи чи експертного дослідження.

Строки виконання оцінки СЗ визначаються договором про проведення оцінки майна або ухвалою суду про призначення експертизи з оцінки водного об'єкта.

Загальні визначення щодо баз оцінки, порядку їх застосування і відповідних їм видів вартості наведені в Національному стандарті № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440:

Утилізаційна вартість ОВТ визначається як грошова сума, яку передбачається одержати від продажу не придатного для експлуатації за прямим функціональним призначенням ОВТ для альтернативного використання його справних і придатних до експлуатації складників.

Вартість відновлювального ремонту ОВТ визначається як грошові витрати, необхідні для відновлення пошкодженого, розукомплектованого ОВТ.

Вартість матеріального збитку (реальні збитки) визначається як вартісне значення витрат, яких зазнає власник у разі пошкодження або розукомплектування ОВТ, з урахуванням фізичного зносу та витрат, яких зазнає чи може зазнати власник для відновлення свого порушеного права користування ОВТ (втрати товарної вартості).

Для проведення оцінки майна застосовуються такі основні методичні підходи:

- витратний;
- порівняльний;
- дохідний.

Визначення ринкової вартості об'єкта оцінки можливе із застосуванням усіх методичних підходів у разі наявності необхідної інформації.

Витратний підхід ґрунтується на врахуванні принципів корисності та заміщення.

Витратний підхід передбачає визначення поточної вартості витрат на відтворення або заміщення об'єкта оцінки з подальшим коригуванням їх на суму зносу (знецінення).

Основними методами витратного підходу є метод прямого відтворення та метод заміщення.

Метод прямого відтворення полягає у визначенні вартості відтворення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення).

Метод заміщення полягає у визначенні вартості заміщення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення).

За допомогою методів прямого відтворення та заміщення визначається залишкова вартість заміщення (відтворення).

Порівняльний підхід ґрунтується на аналізі цін продажу (пропозиції) СЗ та ПЗ, ідентичних або аналогічних оцінюваному на первинному чи вторинному ринках СЗ та ПЗ, з відповідним коригуванням, що враховує відмінності між об'єктом порівняння та об'єктом оцінки.

Під первинним слід розуміти ринок нових СЗ, під вторинним – ринок СЗ, які були в користуванні.

Для визначення вартості за порівняльним підходом використовуються статистично усереднені цінові дані про об'єкти дослідження, що були відчужені в Україні та в країнах-експортерах за умов, що вони відповідають змісту поняття «ринкова вартість», зокрема ґрунтуються на даних ринку СЗ і зведені в довідниках, до яких висуваються вимоги щодо науковості, об'єктивності, об'ємності інформації.

Основними елементами порівняння є характеристики подібного майна за місцем його розташування, фізичними та функціональними ознаками, умовами продажу тощо. Коригування вартості подібного майна здійснюється шляхом додавання або вирахування грошової суми із застосуванням коефіцієнта (відсотка) до ціни продажу (пропонування) зазначеного майна або шляхом їх комбінування.

Порівняльний підхід застосовується при наявності достатньої кількості достовірної ринкової інформації про угоди купівлі-продажу об'єктів, аналогічних оцінюваному. При цьому критерієм для вибору об'єктів порівняння є аналогічне найкраще і найбільш ефективне використання.

Визначення вартості судна методом порівняння продажів здійснюється в наступній послідовності:

- аналіз ринкової ситуації для аналогічних об'єктів і вибір достовірної інформації для аналізу;
- визначення відповідних одиниць порівняння;
- виділення необхідних елементів порівняння;
- проведення коригувань вартості одиниць порівняння за елементами порівняння;
- приведення ряду скоригованих показників вартості для об'єктів порівняння до одного показника або до діапазону вартості об'єкта оцінки.

В якості одиниць порівняння приймають вимірювачі, традиційно сформовані на місцевому ринку. Для оцінки одного і того ж об'єкта можуть бути застосовані одночасно кілька одиниць порівняння.

При проведенні порівняльного аналізу в якості одиниці порівняння застосовуються вартості:

для універсальних вантажних суден:

- тонни вантажопідйомності;
- тонни дедвейту;
- одиниці виміру реєстрової місткості;
- тонни повної водотоннажності;
- одиниці порівняння разом всього судна;

для спеціалізованих суден:

- одиниці вантажопідйомності (контейнеровмісткості, пасажир-місткості тощо);
- тонни повної водотоннажності;
- одиниці порівняння разом всього судна;

для буксирів, криголамів, службово-допоміжних суден, суден технічного флоту і самохідних плавучих технічних засобів:

- одиниці продуктивності;
- тонни водотоннажності;
- одиниці потужності головної енергетичної установки;
- одиниці порівняння разом всього судна.

До елементів порівняння відносять характеристики суден і угод, що викликають зміну цін на судно. До елементів, що підлягають обов'язковому обліку, відносять:

- склад переданих прав власності;
- умови фінансування угоди купівлі-продажу;
- умови продажу;
- час продажу;
- місце побудови судна;
- технічні характеристики;
- експлуатаційні характеристики;
- економічні характеристики;
- характер поточного використання і можливості його зміни;

– компоненти вартості, не пов'язані з самим судом.

Коригування цін продажу порівнянних об'єктів визначаються в наступному порядку:

– в першу чергу проводяться коригування, пов'язані з умовами угоди і стану ринку, що наводяться шляхом застосування кожною наступною коригування за останніми технічними характеристиками;

– у другу чергу проводяться коригування, пов'язані безпосередньо із судом, що визначаються шляхом застосування зазначених коригувань до результату, отриманого після коректування за умовами ринку, в будь-якому порядку.

Для виконання коригувань застосовуються кількісні і (або) якісні методи.

Остаточне рішення про величину вартості, визначеної методом порівняння продажів, приймається на підставі аналізу скоригованих цін продажу об'єктів порівняння, що мають максимальну схожість з об'єктом оцінки.

Порівняльний підхід. Найбільш вірогідним методом порівняльного підходу до оцінки СЗ та ПЗ є метод, що заснований на аналізі цін ідентичних об'єктів дослідження.

За цим методом вартість визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного СЗ та ПЗ із відповідним строком експлуатації. Подальше коригування враховує різницю між комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

У разі неможливості визначення вартості СЗ із урахуванням цін ідентичних об'єктів дослідження допускається використання методу, заснованого на аналізі цін аналогічних об'єктів дослідження.

За цим методом вартість СЗ визначається відповідно до цінових даних, аналогічних, але не ідентичних СЗ, із належним або скоригованим строком експлуатації. Подальше коригування вартості здійснюється шляхом врахування різниці між комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

Коригування, що застосовуються за порівняльним підходом, приймаються у вигляді коефіцієнта (відсотка) до середньої ціни СЗ чи ПЗ або у вигляді грошової суми, що додається або вираховується з цієї ціни, а також комбінування зазначених засобів.

Коригування вартості СЗ чи ПЗ із причин різниці технічного стану – процентом додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості об'єкту дослідження залежно від умов догляду, зберігання, використання тощо; з причин функціонального зносу СЗ – коефіцієнтом функціонального зносу; з причин особливостей економічного стану в різних регіонах України і різних країнах світу – коефіцієнтом ринку регіону та коефіцієнтом коригування вартості об'єкту дослідження у країні придбання до його вартості в провідних країнах-експортерах.

Вартість об'єкту дослідження коригується відповідною грошовою сумою, що враховує його комплектність, укомплектованість, наявність пошкоджень, які потребують відновлювального ремонту, відновлення і (чи) оновлення складників.

Для визначення вартості обладнання (з урахуванням ремонтних робіт з його монтажу) спеціальних, спеціалізованих та переобладнаних СЗ допускається використання методу мультиплікаторів.

За цим методом вартість визначається на базі розрахунку співвідношень вартостей встановленого обладнання аналогічних об'єктів дослідження з величиною визначального технічного параметра, що обумовлює вартість спеціального або спеціалізованого СЗ (вантажність, потужність тощо).

Для визначення вартості складників СЗ у разі відсутності цінової інформації дилера виробника СЗ допускається використання відповідних даних, одержаних шляхом обстеження ринку регіону.

Для оцінки спеціальних, спеціалізованих СЗ у разі неможливості застосування порівняльного підходу застосовується комбінований витратно-порівняльний підхід, заснований на використанні інформації про вартість базового об'єкту дослідження з додаванням вартості спеціального або спеціалізованого обладнання та з урахуванням вартості робіт з його монтажу.

Комбінований витратно-порівняльний підхід застосовується для визначення вартості об'єктів дослідження, що мають пошкодження чи розукомплектовані.

У разі оцінки СЗ, вироблених штучно, їх вартість визначається на базі калькуляції витрат на виготовлення СЗ з подальшим коригуванням із застосуванням порівняльного підходу.

Окремо витратний підхід застосовується для визначення вартості відновлювального ремонту СЗ та вартості матеріального збитку, заподіяного власникові об'єкта дослідження.

Витратний підхід. Витратний підхід ґрунтується на врахуванні принципів корисності і заміщення. Витратний підхід передбачає визначення поточної вартості витрат на відтворення або заміщення об'єкта оцінки з подальшим коригуванням їх на суму зносу (знецінення). Основними методами витратного підходу є метод прямого відтворення та метод заміщення. Метод прямого відтворення полягає у визначенні вартості відтворення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення). Метод заміщення полягає у визначенні вартості заміщення з подальшим вирахуванням суми зносу (знецінення).

Вартість судна, оцінюється витратним методом та визначається в такій послідовності:

- визначення величини накопиченого зносу судна;
- визначення вартості судна витратним методом як відновлювальної вартості за мінусом накопиченого зносу.

Застосування методу заміщення доцільно у випадках, коли визначити вартість зведення точної копії судна важко через застарілі типи конструктивних елементів судна або методів побудови, що використовувалися при будівництві об'єкта оцінки.

Визначення методу заміщення проводиться:

- на підставі даних цін на будівництво аналогічних суден, що встановилися на момент, максимально наближений до дати оцінки;

– на підставі даних цін, що публікуються в спеціалізованих довідниках, каталогах, рекламних проспектах суднобудівних верфей, нормативних положень з оцінки та переоцінки суден, що випускаються відповідними службами оцінки;

– на підставі розрахунків витрат, необхідних для отримання на дату оцінки або точної копії об'єкта оцінки, або об'єкта рівної корисності.

Фізичний знос обумовлюється погіршенням технічного стану СЗ унаслідок експлуатаційного зносу його складників. Фізичний знос ураховується як втрата вартості СЗ, що виникає в процесі його експлуатації.

Фізичний знос може розраховуватись у вигляді коефіцієнта фізичного зносу складників залежно від технічного стану СЗ, що відображає взаємозв'язок умов експлуатації і технічного стану СЗ із вартістю його складників.

Фізичний знос може також визначатись шляхом урахування погіршення технічного стану СЗ унаслідок отриманих і усунених пошкоджень залежно від вартості їх усунення.

Фізичний знос несправного СЗ (його складників) чи такого, що був у користуванні, підлягає усуненню за умов технологічної можливості та економічної доцільності їх відновлення, що враховується під час оцінки.

Заміна складових частин СЗ призначається у разі, якщо їх фізичний знос не може бути усунений.

Функціональний знос СЗ визначається за допомогою коефіцієнта функціонального зносу, що характеризує ступінь зниження рівня функціональних, споживчих характеристик оцінюваного СЗ відносно аналогічного, що випускається на дату виконання оцінки.

Коефіцієнт ринку регіону чи країни враховує рівень цін продажу та поточних цін пропозицій продажу в даному регіоні відносно цін з довідкової літератури.

Коефіцієнт зведення вартості СЗ в країні придбання до його вартості у провідних країнах-експортерах враховує рівень цін продажу (пропозиції) у країні придбання до його середньої ціни у провідних країнах-експортерах.

Основні методи витратного підходу, що використовуються для оцінки СЗ:

– калькуляція витрат на переобладнання СЗ;

– калькуляція витрат на відновлення пошкоджених чи розукомплектованих СЗ і їх складників;

– калькуляція витрат на штучне виготовлення СЗ;

– калькуляція витрат на демонтаж працездатних складників у разі визначення утилізаційної вартості СЗ.

Дохідний підхід. Дохідний підхід базується на врахуванні принципів найбільш ефективного використання та очікування, відповідно до яких вартість об'єкта оцінки визначається як поточна вартість очікуваних доходів від найбільш ефективного використання об'єкта оцінки, включаючи дохід від його можливого перепродажу.

Основними методами дохідного підходу є пряма капіталізація доходу та непряма капіталізація доходу (дисконтування грошового потоку). Вибір методів оцінки при цьому залежить від наявності інформації щодо очікуваних

(прогнозованих) доходів від використання об'єкта оцінки, стабільності їх отримання, мети оцінки, а також виду вартості, що підлягає визначенню.

Визначення вартості з використанням дохідного підходу виконується в наступній послідовності:

- прогнозування майбутніх доходів судна;
- перерахунок майбутніх доходів у поточну вартість.

Майбутні доходи судна поділяються на два типи: доходи від операційної (експлуатаційної) діяльності і доходи від реверсії (повернення від продажу судна після закінчення розрахункового періоду).

Доходи від операційної (експлуатаційної) діяльності прогноуються шляхом складання реконструйованого (гіпотетичного) звіту про доходи, найчастіше на основі значення тайм-чартерного еквівалента, тайм-чартерної або бербоут-чартерної орендної ставки.

Дохід від реверсії прогноується:

- прямим призначенням величини реверсії;
- з урахуванням припущень про зміну вартості за період володіння;
- із застосуванням коефіцієнта капіталізації.

Для перерахунку доходів у поточну вартість застосовують два методи капіталізації:

- метод прямої капіталізації;
- метод капіталізації за нормою віддачі.

Вартість за методом прямої капіталізації визначається відношенням доходу до коефіцієнта капіталізації. Вихідними передумовами методу прямої капіталізації є:

- прибуток постійний на досить тривалий майбутній період;
- коефіцієнт капіталізації не враховує окремо норму повернення капіталу і норму віддачі (прибутку).

Метод прямої капіталізації може бути рекомендований до застосування при прогнозуванні майбутніх доходів на основі фрахтування в бербоут-чартер.

Визначення загального коефіцієнта капіталізації для розрахунку вартості власності проводиться на основі ринкових даних. Розрахунок загального коефіцієнта капіталізації в залежності від наявності вихідної інформації виконується шляхом:

- аналізу порівняльних продажів;
- розрахунку із застосуванням коефіцієнта покриття боргу;
- застосування техніки інвестиційної групи.

Метод капіталізації за нормою віддачі перераховує майбутні доходи в справжню вартість при конкретному значенні норми віддачі, відповідної ризику інвестиції в судна. Метод капіталізації за нормою віддачі формалізується або у вигляді аналізу дисконтування грошових потоків, або у вигляді розрахункових моделей капіталізації. Метод дисконтування майбутніх грошових потоків використовується при наявності надійних і обґрунтованих даних за ставками

фрахту, добовими орендними ставками на умовах тайм-чартеру, або тайм-чартерного еквівалента, добовими ставками експлуатаційних витрат.

Метод дисконтування грошових потоків перераховує величину кожного майбутнього грошового потоку протягом розрахункового періоду в справжню вартість з урахуванням відповідних рівнів ризику, властивих кожному потоку.

Норма дисконтування, що застосовується в аналізі дисконтованих грошових потоків, визначається:

– методом підсумовування премій за ризик при можливості їх достовірного обґрунтування;

– шляхом виділення з ринкових даних про продажі аналогічних об'єктів;

– методом альтернативних інвестицій на фінансовому ринку;

– методом моніторингу ринку суден.

Розрахункові моделі капіталізації застосовуються певним чином для регулярних потоків доходу, а саме:

– постійний дохід; дохід, який лінійно змінюється; дохід, який експоненціально змінюється. Залежно від конкретних умов оцінки застосовуються: моделі доходу, що визначають вартість тільки регулярних потоків доходу (модель нескінченного потоку доходів, модель Інвуда, модель Хосколда);

– моделі власності, що визначають вартість з урахуванням зміни регулярного доходу і вартості власності (модель Рінга, модель з рекапіталізацією до фонду відшкодування);

– іпотечно-інвестиційні моделі, що визначають вартість з урахуванням зміни доходу, вартості власності і умов фінансування (загальна іпотечно-інвестиційна модель, модель Елвуда).

Визначення вартості методом капіталізації доходу слід виконувати на основі застосування відповідних методик прогнозування та обробки результатів (методу, аналізу тощо).

При оцінці суден, що функціонують як самостійний бізнес (готелі, ресторани, бари, комерційні спортивні та медичні заклади, круїзні судна тощо), допускається визначати вартість судна як діючого підприємства, виходячи з його комерційного потенціалу із застосуванням відповідних методик оцінки бізнесу.

Основними факторами, що впливають на ринкову вартість судна, є техніко-експлуатаційні характеристики, технічний стан, знос і терміни служби судна та його основних конструкційних елементів, а також рівень цін на судно, судове обладнання та ремонтні роботи, що склалися на вільному ринку на час визначення його вартості. При розгляді зазначених чинників необхідно керуватися:

– техніко-експлуатаційними характеристиками судна – паспортними та іншими даними судових документів;

– технічним станом, зносом і термінами служби судна та його елементів – результатами їх огляду і дефектації основних елементів, отриманими Регістром, вимірами і випробуваннями, перевіркою в дії судових механізмів і систем із використанням норм допустимих дефектів, встановлених Правилами технічного нагляду за суднами в експлуатації.

Склад основних конструкційних елементів судна, за якими повинні визначатися вихідні дані, необхідні для оцінки судна:

- корпус;
- надбудова;
- головні та допоміжні механізми, валопроводи, рушії;
- пристрої, обладнання, палубні механізми, постачання;
- загальносуднові системи, трубопроводи, протипожежний захист;
- електричне обладнання та радіоустаткування;
- вантажопідйомні пристрої;
- верхні будови плавучих кранів.

Аналіз судової документації та результатів технічних оглядів судна.

Суднова документація, що підлягає аналізу, включає наступні документи:

- акт приймання судна в експлуатацію;
- формуляр (паспорт) судна;
- свідоцтво про придатність до плавання;
- класифікаційне свідоцтво;
- свідоцтво про запобігання забруднення нафтою, стічними водами і сміттям;
- єдина книга оглядів;
- формуляри і паспорти судових механізмів і обладнання;
- машинний журнал;
- судові акти про аварійні або інші пошкодження основних елементів судна.

У результаті розгляду судової документації експерт фіксує в зручній для нього формі:

- основні паспортні дані судна, в тому числі: розміри, клас, тип, призначення, вантажопідйомність, пасажиромісткість, дедвейт, водотоннажність, склад силової енергетичної установки і електростанції, радіо- і навігаційного обладнання, швидкість ходу і тягові характеристики, обсяг автоматизації та інші технічні дані;

- зміни переобладнань у паспортних даних, що сталися в період експлуатації судна;

- обмеження в експлуатації судна, введені наглядовими органами і не зняті ними на день оцінки судна;

- склад робіт із відновлення технічного стану або заміни елементів судна, що підлягають обов'язковому виконанню до введення його в експлуатацію або в установлені строки.

Паспортні і основні експлуатаційно-технічні характеристики судна на день його оцінки використовуються при підборі судна-аналога, й поряд з іншими результатами розгляду судової документації – при подальшому визначенні вартості судна.

Крім судової документації розглядаються акти огляду судна Регістром і результати проведених ним в процесі дослідження оглядів, вимірювань, випробувань, перевірок в дії судових механізмів, устаткування, систем і

пристроїв, результати дефектації корпусу і надбудов та інших елементів судна. Розгляду підлягають наступні акти огляду судна Регістром:

- акт первісного огляду судна;
- акт щорічного огляду судна;
- акт чергового огляду судна;
- акт чергового огляду корпусу, в тому числі докового;
- акт чергового огляду механізмів;
- акт чергового огляду електричного обладнання;
- акт класифікаційного огляду судна;
- акт внутрішнього огляду (гідравлічного випробування) парового котла;
- акт внутрішнього огляду (гідравлічного випробування) посудин під тиском;
- акт огляду холодильної установки;
- акт огляду вантажопідйомного пристрою;
- акт позачергового огляду судна.

За результатами розгляду актів огляду судна експерту необхідно зафіксувати в зручній для себе формі наступні дані, визначені Регістром:

- технічний стан судна та його елементів;
- результати дефектації корпусу, механізмів і обладнання судна, їх знос і залишковий ресурс;
- вимоги Регістру щодо відновлення технічного стану елементів і їх доукомплектування, що підлягають виконанню до введення або в період експлуатації судна;
- обмеження, введені Регістром, на умови експлуатації судна;
- строк пред'явлення судна до огляду Регістром.

Виконання ремонту – складне технічне завдання. Іноді ремонт складніше споруди нового судна. Велика різнотипність суден також ускладнює їх підготовку до ремонту. Наприклад, часто обладнання судна, поставленого на ремонт, морально застаріло і знято заводом-будівельником із виробництва, а випускаються зразки обладнання, що не відповідають заданим характеристикам. Для ремонту демонтованого обладнання необхідна складна підготовка – виготовлення оснащення, пристосувань тощо. Вартість яких іноді перевищує вартість самого устаткування і на виготовлення його йде багато часу.

Види ремонту судна:

- аварійний;
- гарантійний;
- доковий;
- міжпоходовий;
- навігаційний;
- планово-попереджувальний;
- поточний;
- малий;
- середній;
- великий;

- капітальний;
- відновлювальний;
- підтримуючий.

Аварійний ремонт – позаплановий ремонт судна, що виконується для усунення причин і наслідків пошкоджень, викликаних аварією. Від обсягу і складності робіт залежить те, чи може він виконуватися ремонтними майстернями, ремонтним підприємством або персоналом судна.

Гарантійний ремонт – проводиться силами і засобами заводу-будівельника або виконавця ремонту протягом гарантійного терміну для відновлення властивостей судна до значень, встановлених в нормативно-технічній документації на будівництво або ремонт.

Доковий ремонт – ремонт підводної частини судна, що відбувається в доці або на сліпі. В ході докового ремонту проводиться відновлення засобів захисту корпусу від корозії і обростання, проводяться необхідні експертні огляди і обстеження, а також усуваються виявлені дефекти підводної частини корпусу, рульового комплексу, донно-бортової апаратури та інших частин підводної частини корпусу, ремонт яких на плаву не може бути проведений. Здійснюється силами і засобами суднобудівних заводів, майстерень із залученням персоналу екіпажа судна.

Міжпоходовий ремонт – проводиться між тривалими походами з метою відновлення судна, усунення виявлених у період походу несправностей, а також для проведення регламентних робіт. Цей вид ремонту, як правило, здійснюють судові майстерні та персоналом екіпажа судна із залученням судноремонтних заводів і ремонтних підприємств флоту для проведення найбільш складних робіт.

Навігаційний ремонт – виконується шляхом проведення своєчасних регламентних оглядів і робіт, ремонту або заміни зношених або таких, у яких закінчився ресурс деталей і вузлів та технічних засобів. Проводиться персоналом екіпажа судна і майстернями із залученням за необхідності судноремонтних підприємств.

Планово-попереджувальний ремонт – виконується з метою попередження зносу та своєчасного виявлення несправностей і технічних засобів, проведення профілактичних робіт, передбачених експлуатаційними інструкціями. Цей вид ремонту здійснюється персоналом екіпажа судна із залученням судноремонтних майстерень для виконання окремих робіт, механізмів, комплектів, вузлів і елементів судна поділяється на поточний і капітальний ремонт, а для всього судна – на малий і великий.

Поточний ремонт – метою поточного ремонту є підтримання властивостей судна в заданих межах із заміною та (або) відновленням окремих швидкозношуваних технічних засобів і корпусних конструкцій. Ремонт роблять судноремонтні підприємства, для виконання окремих робіт може залучатися персонал судна. Поточний ремонт, забезпечує безперебійність плавання судна до найближчого наступного планового ремонту і проводиться щорічно. При цьому ремонті усуваються в основному дрібні дефекти (наприклад, очищають і

фарбують корпус, усувають виниклі нещільності, приганяють окремі деталі і вузли тощо).

Малий ремонт – проводиться щорічно і за своїми характеристиками відповідає зазначеному вище поточному ремонту; проводиться як в заводських умовах, так і без виведення судна з експлуатації.

Середній ремонт – проводиться з метою відновлення властивостей корабля до заданих значень із заміною і (або) відновленням технічних засобів та корпусних конструкцій. Його виконують судноремонтні підприємства із залученням персоналу екіпажа судна для виконання окремих робіт.

Великий ремонт – виконується в терміни, що встановлені «Положенням про ремонт суден» і залежать від типу судна. При цьому ремонті зазвичай виконуються роботи з капітального ремонту судна.

Капітальний ремонт окремих механізмів, комплектів, вузлів і елементів судна полягає у відновленні до техніко-експлуатаційних характеристик. Цей ремонт є тривалим і за обсягом значно відрізняється від поточного. Наприклад, при капітальному ремонті виготовляють і замінюють окремі секції, встановлюють нові серійні механізми і пристрої з більш високими і доскональними техніко-економічними та експлуатаційними характеристиками.

Відновлювальний ремонт проводять для відновлення суден, що вибули зі складу діючого флоту в результаті значного зношення або великих пошкоджень. Цей ремонт роблять у виняткових випадках – в основному для відновлення особливо цінних, унікальних суден.

Підтримуючий ремонт роблять після виключення судна з системи планово-попереджувального ремонту. Цей вид ремонту застосовується в тих випадках, коли через великий знос судна в цілому або його окремих елементів приведення його в задовільний технічний стан потребує великих витрат на капітальний ремонт, що не можуть бути відшкодовані в період подальшої експлуатації судна. У той же час при відповідному догляді за цим судном, виконанні невеликих ремонтних робіт і обмеженості умов експлуатації, воно може залишатися в строю до граничного зносу.

Дефектація суден, що потребують ремонту, – це складання ремонтних відомостей, проектних матеріалів, документів із модернізації, фінансово-економічних та планових розрахунків, які розробляють конструкторські бюро із судноремонту, що мають можливість підготувати цю документацію на високому технічному рівні.

Знос (знецінення) – втрата вартості майна порівняно з вартістю нового майна. Знос за ознаками його виникнення поділяють на фізичний, функціональний та економічний (зовнішній). Фізичний та функціональний знос може бути таким, що технічно усувається, і таким, що не усувається, або усунення його є економічно недоцільним.

Фізичний знос ОВТ (його складових) – утрата вартості ОВТ (його складових), що зумовлена частковою або повною втратою первісних технічних та технологічних якостей ОВТ (його складників) порівняно з вартістю нового подібного ОВТ (його складників).

Функціональний знос – знос, зумовлений частковою або повною втратою первісних функціональних (споживчих) характеристик об'єкта оцінки.

Економічний (зовнішній) знос – знос, зумовлений впливом соціально-економічних, екологічних та інших факторів на об'єкт оцінки.

Знос або технічний знос визначається в установлених одиницях. Значення зносу в техніці може виражатися в одиницях довжини, об'єму, маси тощо.

Розрізняють за зменшення маси або розмірів деталей в процесі їхньої роботи чи випробування на зношування (лінійний знос), визначається зміною розміру по нормалі до поверхні тертя.

З точки зору працездатності виробу розрізняють:

допустимий знос – значення зносу, при якому виріб зберігає працездатність.

граничний знос – знос, що відповідає граничному стану зношування виробу чи його складової частини. При досягненні граничного зносу подальша експлуатація деталі або вузла неприпустима. При аварійних зносах (поломках) експлуатація деталей неприпустима.

Уся сукупність документів, що засвідчують технічний стан судна, може служити джерелом даних про судно, проходження судном відповідних оглядів, ремонтів, переобладнань.

Знос і пошкодження корпусу суден. Тривалість служби корпусу судна і його справний технічний стан залежить від умов експлуатації, якості обслуговування та ремонту. В процесі експлуатації необхідно вживати заходів до усунення дефектів, не допускаючи зносу і пошкоджень суднових конструкцій.

Технічний стан (властивість) виробів і конструкцій встановлюється за робочими кресленнями та технічними умовами, яким вони повинні задовольняти в процесі експлуатації. Відхилення технічного стану виробів, конструкцій від технічних умов стосовно корпусу судна розглядається як дефект, а механічної частини (двигуну і механізмів) – як несправність.

Знос деталі або конструкцій проявляється зміною її розмірів, форми, механічних властивостей матеріалу. Внаслідок зносу деталі або конструкції зменшується її надійність і довговічність. Знос судна визначається ступенем зносу основних його елементів і насамперед корпусу. Зносостійкість судновий деталі або корпусних конструкції являє собою здатність їх чинити опір зношування в певних умовах експлуатації.

Швидкість зношування характеризується процесом зношування деталі або конструкції і визначається відношенням величини зносу до часу, протягом якого відбувається це зношування (наприклад, щорічне зменшення товщини зовнішньої обшивки). Знос і пошкодження конструкцій корпусу відбуваються з причин: корозії, ерозії і втоми металу.

Корозія металу – це руйнування металу, що викликається хімічними або електрохімічними процесами. В результаті корозії суднові конструкції втрачають ряд своїх технічних властивостей. Тому для зменшення хімічного або електрохімічного впливу корозійного середовища на метал застосовують ряд профілактичних заходів (забарвлення, оцинкування тощо).

Конструкції корпусу судна піддаються корозійному зносу як із зовнішньої, так і з внутрішньої сторони. Корозійний знос корпусних конструкцій проявляється як у вигляді рівномірного зменшення товщини металу на порівняно великих ділянках, так і у вигляді окремих раковин, глибина яких у деяких випадках досягає значної частини товщини металу.

Метал конструкцій всіх частин корпусу і надбудов в більшій чи меншій мірі знаходиться під дією умов, що сприятливо впливають на прискорення процесу корозії.

Найбільшому корозійному зносу піддаються:

- листи бортової обшивки в районі змінної ватерлінії;
- листи палубного настилу в місцях застою води;
- шпангоути в районах їх перетину з палубами, де скупчується волога; книці в льялах;
- перебирання в трюмах на ділянках перетину з палубами і платформами;
- набір і обшивка котелень і машинно-котельних відділень, вантажних трюмів (при перевезенні вантажів із внутрішнім теплоутворенням), вугільних ям, які перебувають в умовах впливу не тільки вологого повітря, але і підвищених температур, що сприяє корозії металу;
- обшивка тунелів гребних валів, палуби наливних суден (вплив парів нафтогрозів).

Ерозія металу – процес руйнування поверхні металу під ударною дією насиченого повітрям струменя води у вигляді крапель. До ерозії відноситься й явище руйнування металу в кавітаційній зоні, при якому в потоці води утворюється простір зі зниженим тиском. Найбільш схильні до ерозії зовнішня обшивка в кормовій частині гвинтових суден, ахтерштевень, кронштейни гребних гвинтів, що направляють насадки, гребні гвинти. Послабити ерозію металів можна застосуванням високоміцних матеріалів і термічною обробкою (загартуванням) деталей.

Пошкодження суднових конструкцій поділяються на залишкові деформації і руйнування.

До залишкових деформацій відносяться вм'ятини, бухтини, гофри, злами корпусу; до руйнувань – тріщини, розриви, пробіи. Пошкодження суднових конструкцій виникають у результаті складних умов експлуатації, аварій, стихійних лих, втоми металу, порушення правил технічної експлуатації судна, а також порушень, що були допущені під час будівництва або ремонту корпусу судна через відступи від робочих креслень й технічних умов виконання робіт.

Вм'ятини (рис. 1, а, б) є місцевою деформацією елемента конструкції корпусу і характеризуються розмірами та величиною стрілки прогину. Вм'ятину в листах корпусу, що має плавні обриси (в межах шпації), називають бухтиною.

У процесі експлуатації судна вм'ятини перекриттів (борта, днища, палуби тощо) можуть виникати в результаті стиснення корпусу судна льодами, зіткнення з іншими судами, при ударі вантажу об палубу, через замерзання води в цистернах тощо.

Гофри (рис. 1, в) являють собою ряд бухтин, розташованих між шпангоутами або поздовжніми балками, вони надають судновій конструкції ребристого вигляду. Гофри утворюються частіше в носовій частині.

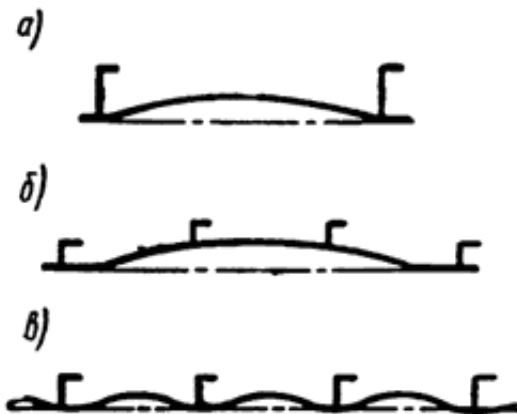


Рисунок 1. Деформації корпусних конструкцій:

а – вм'ятина (бухтина) листа, б – вм'ятина борту, в – гофрування борту

Тріщини поверхневі або наскрізні – руйнування в елементах конструкції. Місцями виникнення тріщин є всілякі вирізи в кутах перекриттів, зварних швах, перетину набору з поперечними перегородками тощо.

На рис. 2, зображені 2-дві тріщини в стінці флора, 1-одна в місцях проходу поздовжніх дніщевих балок 3.

На рис. 3, зображені 2-дві тріщини в поперечному перебиранні в місцях з'єднання з поздовжньою перегородкою 4 в місцях жорстких з'єднань із кницями 5, встановленими між перегородками. У підводній частині зовнішньої обшивки виникають тріщини внаслідок втоми металу під впливом вібрації.

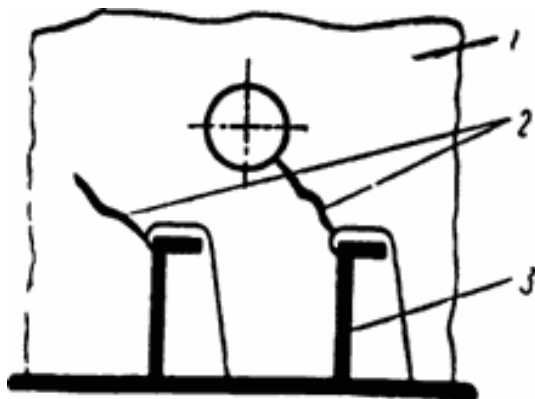
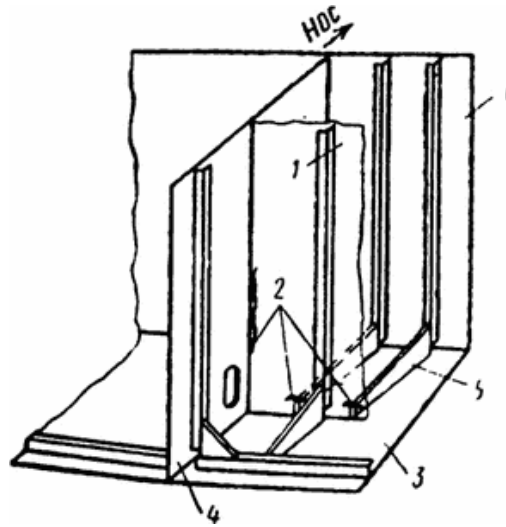


Рисунок 2. Тріщини в стінці флора в місцях проходу поздовжніх дніщевих балок: 1 – флор, 2 – тріщини, 3 – балка



*Рисунок 3. Тріщини в поперечній перебиранні:
1 – поперечна перегородка, 2 – дві тріщини в місцях обладнання «жорстких точок», 3 – днищева обшивка, 4 – поздовжнє перебирання, 5 – книці, що з'єднують перебирання*

Розрив (рис. 4) – руйнування, при якому конструкція корпусу судна виявляється розділеною на частини.

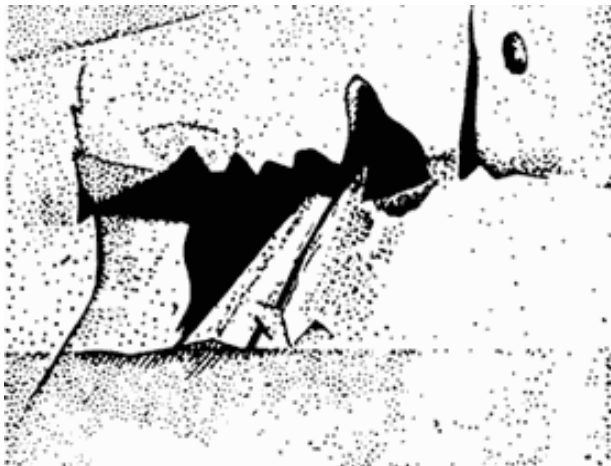


Рисунок 4. Руйнування бортової обшивки (розрив) у районі носової частини

Пробоїни – це місцеві руйнування (розриви) перекриттів.

На рис. 5 зображена пробоїна в бортовій обшивці судна, отримана в результаті зіткнення з іншим судном.



Рисунок 5. Пробоїна в бортовій обшивці судна, отримана в результаті зіткнення.

Злам корпусу – залишкова деформація, що характеризується зміною пружної лінії корпусу, виникає при руйнуванні й втраті стійкості поздовжніх зав'язків.

Ремонт корпусів здійснюють при: повному руйнуванні (тріщини, розриви, проломи) металу в окремих конструкціях корпусу; частковому руйнуванні (корозійному зносі, стиранні, подряпинах) основного металу або зварних швів; місцевих механічних пошкодженнях настилів конструкції корпусу разом з набором (вм'ятини) або окремих аркушів (бухтини); залишкової деформації суднового набору (втрата стійкості тощо); підвищеному гофруванню настилів корпусних конструкцій; появі течі в клепаних швах; зтонченні металу внаслідок корозійного зносу; підвищених загальних деформаціях корпусу судна; інтенсивному ерозійному зносі виступаючих частин зовнішньої обшивки підводної частини в кормовій частині судна.

Пошкодження конструкцій корпусу і необхідність їх ремонту з'являється як наслідок: стиснення корпусу льодом у результаті поганої і несвоєчасної околки судна під час зимової стоянки; роботи в льодових умовах без посиленого підкріплення корпусу судна; ударів судна про причал або інше судно; нерівномірного розподілу вантажу при навантаженні або вивантаженні, що викликає місцеві прогини корпусу судна; вібрації окремих частин корпусу, що знаходяться під дією динамічних змінних навантажень, при роботі двигунів;

нерівномірною роботи механізмів через неврівноваженість окремих частин або погане їх регулювання.

Деформації окремих елементів корпусу можуть виникнути внаслідок недостатньої міцності конструкцій, допущеної в процесі проектування будівлі або ремонту корпусу судна.

Знос і пошкодження складових судноплавних засобів. Одним з факторів, що впливають на вартість виробу СЗ, є його технічний стан, тобто придатність оцінюваного ПЗ та складових (виробу) до подальшої експлуатації за цільовим призначенням без обмежень, його відповідність сучасним зразкам. Перш за все, експерт повинен вивчити всі технічні характеристики виробу, визначити термін економічного життя, залишок терміну економічного життя (спільно з фахівцями відповідної кваліфікації), фактичний вік і сукупний знос.

У результаті погіршення робочих характеристик, які передбачаються технічним паспортом заводу-виготовлювача, виріб може перейти в граничний (аварійне) стан. У цьому випадку експлуатація обладнання припиняється і його експлуатант приймає рішення про проведення капітально-відновлювального ремонту з метою продовження ресурсу або про його виведення з експлуатації. Залежно від технічної можливості та економічної доцільності відновлення втрачених споживчих властивостей, фізичний знос поділяється на два види:

– усувний, що допускає ремонт із технічної точки зору і економічно доцільний;

– непереборний, коли усунення є технічно нездійсненним або економічно недоцільним.

На характер і величину зносу впливають конструктивні, виробничі і експлуатаційні фактори. Причинами фізичного зносу є природне старіння вузлів і деталей виробу в залежності від зберігання та експлуатації (наприклад, для морських суден характерна їх поступова деградація), зношування його в процесі експлуатації та зберігання. Тому необхідно звернути увагу на якість комплектуючих і матеріалів, з яких виготовлено виріб, умови експлуатації (наприклад, експлуатація СЗ у солоній воді зменшує його ресурс майже вдвічі), технічного обслуговування та зберігання виробу. Знос деталей виробу характеризується поступовим поверхневим руйнуванням матеріалу зі зміною геометричних форм і властивостей поверхневих шарів деталей. Знос може бути нормальним і аварійним.

Нормальним зносом називають зміни розмірів і властивостей матеріалів деталей, що відбувалися в умовах прямої експлуатації виробу. Інтенсивність нормального зношування визначається головним чином особливостями конструкції вузлів, зносостійкістю використаних матеріалів, а також правильністю експлуатації та ремонту виробу. Нормальний знос неминучий, однак на інтенсивність його протікання може впливати якість монтажу, експлуатації та ремонту виробу. При окремих несприятливих умовах нормальний знос переходить в аварійний.

Аварійним зносом називають зміни розмірів і властивостей матеріалів деталей, що відбулися у відносно короткий термін через неправильний монтаж,

експлуатацію, незадовільне технічне обслуговування або неякісний ремонт виробу.

Знос також можна визначити як результат зношування, що визначається у встановлених одиницях. Значення зносу може виражатися в одиницях довжини, об'єму, маси тощо.

Якість матеріалу деталей дуже впливає на міцність і зносостійкість обладнання. Як правило, для більшості матеріалів зносостійкість тим більша, чим твердіше їх робоча поверхня. Якщо деталі з однорідних матеріалів відчують взаємне тертя, то внаслідок великого коефіцієнта тертя вони швидко та інтенсивно зношуються. Тому, більш дорогі деталі виготовляються з більш твердого, якісного і зносостійкого матеріалу, а більш прості та дешеві, що працюють у парі зі складними деталями, – з порівняно м'якого матеріалу з низьким коефіцієнтом тертя.

Фізичний знос СЗ або його окремої складової, про які сказано вище, можуть бути зменшені або усунені в ході ремонтних робіт. Всі види ремонтів проводяться в порядку профілактики за заздалегідь розробленим планом з метою забезпечення безперебійної роботи виробу. В переважній більшості випадків регламентні роботи жорстко прив'язані до фактичного напрацювання виробу в цілому або його складових, а для окремих груп виробів – ще й з урахуванням строку експлуатації. Наприклад, для великих і вантажних СЗ, виробниками двигунів передбачено комплекси робіт, які слід виконувати незалежно від фактичного напрацювання, а лише за календарем. При поточному, середньому і капітальному ремонтах здійснюється ряд заходів, серед яких:

- застосування при ремонті сучасної передової технології, що забезпечує високу якість і довговічність відновлюваних деталей і вузлів;
- модернізації окремих вузлів і механізмів відповідно до випущених виробником бюлетенів;
- організація постачання експлуатанту запасних частин, деталей, вузлів і технічних матеріалів.

Тому при обстеженні виробу необхідно ознайомитися з документацією, за якою здійснюються планування і облік ремонтних робіт (технічні паспорти або формуляри виробу і його складових частин, інструкції з експлуатації (техобслуговування), дефектні відомості, акти та кошториси виконаних робіт із ремонту), виявити періодичність і якість виконання технічного обслуговування тощо. Як зазначалось вище, наявність такого роду інформації має суттєвий вплив на формування ринкової вартості оцінюваних виробів.

Залежно від причин, що можуть спричинити втрату вартості, розрізняють три види зносу:

- фізичний знос;
- функціональний знос;
- економічний (зовнішній) знос.

Надалі окремо розглянемо зазначені види зносу.

Фізичний знос складових СЗ може бути двох видів: продуктивний і непродуктивний.

Продуктивний фізичний знос – втрата вартості об’єкту дослідження в процесі його експлуатації.

Непродуктивний фізичний знос – втрата вартості майна і техніки за призначенням внаслідок природних процесів старіння, що характерно для об’єктів дослідження, які знаходяться на консервації (військове майно).

Фізичний знос являє собою нормальний експлуатаційний знос об’єкту дослідження та є результатом минулих періодів функціонування майна й взаємодії його з навколишнім середовищем.

У результаті впливу фізичного зносу зазвичай виникають наступні наслідки:

- погіршуються технічні характеристики об’єкта дослідження;
- збільшується ймовірність виникнення несправностей та аварій;
- зменшується залишковий строк служби об’єкта дослідження в цілому, або деяких його вузлів та агрегатів.

Існують три методи розрахунку фізичного зносу:

1) експертні:

- метод ефективного строку,
- експертний метод;

2) економіко-статистичні:

- метод зменшення прибутковості,
- метод стадії ремонтного циклу (модель сервісного фактору);

3) експериментально-аналітичні:

- метод зниження споживчих властивостей,
- метод по-елементного розрахунку;
- прямий грошовий вимір.

Для визначення фізичного зносу в експертній практиці найбільшого поширення набули *метод ефективного строку* та *експертний метод*.

Метод ефективного строку передбачає наявність у розпорядженні експерта інформації щодо фактичного строку експлуатації об’єкту дослідження та нормативного або корисного строку експлуатації, при якому об’єкт дослідження може продуктивно працювати без проведення значних капіталовкладень або проведення позапланових ремонтів чи заміни високовартісних складників, що з економічної точки зору є недоцільними.

Нормативний або корисний строк експлуатації об’єкта дослідження, після якого використання його за прямим призначенням неможливо, що передбачено та визначено розробником або заводом-виробником.

При застосуванні методу ефективного строку, доцільно застосувати наступну формулу:

$$V_{\text{од(ЕС)}} = C_{\text{оп}} \times (1 - T_{\text{ф}}/T_{\text{н}}), \quad (1)$$

де:

$V_{\text{од(ЕС)}}$ – вартість об’єкта дослідження при застосуванні методу ефективного строку, грн;

$\text{Ц}_{\text{оп}}$ – ціна об'єкта порівняння (нового), що за своїми технічними характеристиками відповідає об'єкту дослідження, грн;

$\text{T}_{\text{ф}}$ – фактичний строк експлуатації об'єкта дослідження, роки.

$\text{T}_{\text{н}}$ – нормативний або корисний строк експлуатації об'єкта дослідження, роки.

Для окремих видів військових суден та їх складових таких, наприклад, як СЗ, силові установки, двигуни, суднові генератори, корисність, а відтак і вартість у більшій мірі визначається залишком ресурсу до списання, а ніж календарним строком експлуатації, доречно застосувати таку інтерпретацію формули (3):

$$\text{В}_{\text{од(зл)}} = \text{Ц}_{\text{оп}} \times (1 - \text{T}_{\text{ф}}/\text{T}_{\text{н}}), \quad (2)$$

де:

$\text{В}_{\text{од(зл)}}$ – вартість об'єкта дослідження при застосуванні методу ефективного строку по залишку ресурсу, грн;

$\text{Ц}_{\text{оп}}$ – ціна об'єкта порівняння (нового), що за своїми технічними характеристиками відповідає об'єкту дослідження, грн;

$\text{N}_{\text{ф}}$ – фактичне напрацювання об'єкта дослідження з початку експлуатації, год., циклів тощо;

$\text{N}_{\text{н}}$ – нормативне напрацювання об'єкта дослідження з початку експлуатації, год., циклів тощо.

В окремих випадках, коли відсутня достовірна інформація про призначений ресурс виробу можливо скористатися експертним методом, який реалізується шляхом порівняння фізичного стану об'єкта дослідження та еталонного значення й використовує наступну розрахункову формулу:

$$\text{В}_{\text{од(ЕМ)}} = \text{Ц}_{\text{оп}} \times (1 - \text{K}_{\text{физ}}/100), \quad (3)$$

де:

$\text{В}_{\text{од(ЕМ)}}$ – вартість об'єкта дослідження при застосуванні експертного методу, грн;

$\text{Ц}_{\text{оп}}$ – ціна об'єкта порівняння (нового), що за своїми технічними характеристиками відповідає об'єкту дослідження, грн;

$\text{K}_{\text{физ}}$ – відсоток фізичного зносу об'єкта дослідження, %.

Довідкові дані по відсотку фізичного зносу при застосуванні експертного методу наведено нижче, в таблиці 1.

Залишковий термін служби судна. Велика увага приділяється особливостям визначення фізичного зносу методом терміну служби – за величиною залишкового терміну служби. При цьому пропонується два варіанти визначення фізичного зносу суден:

– за залишковим терміном служби судна в цілому – без врахування впливу залишкових термінів служби конструкційних елементів судна;

Таблиця 1

Довідкові дані по відсотку фізичного зносу

Стан судна (складової)	Відсоток фізичного зносу (знецінення) %
Нове	
Нове, змонтоване і не використовуване, знаходиться у відмінному стані.	0 – 5
Стан дуже добрий	
Майже нове, мінімально використовуване, не потребує будь-яких ремонтів або заміни деталей, вузлів, агрегатів.	– 10 – 15
Стан добрий	
Б/в, однак відремонтоване або модернізоване, знаходиться у відмінному стані.	– 20 – 25 – 30 – 35
Стан нормальний	
Б/в, потребує деякого ремонту або заміни деталей, вузлів, агрегатів.	– 40 – 45 – 50 – 55 – 60
Стан задовільний	
Б/в, у робочому стані, однак потребує значного ремонту.	– 65 – 70 – 75 – 80
Стан незадовільний	
Б/в, у неробочому стані, потребує значної реконструкції, такої як заміна рухомих частин або основних структурних блоків.	– 85 – 90
Судно неліквідне або брут (вторсировина)	
Не має реальних перспектив продажу, окрім можливого повернення вартості вторсировини.	– 97,5 – 100

– за величиною залишкового терміну служби кожного конструкційного елемента судна.

Визначення залишкового терміну служби судна в цілому. Величина залишкового терміну служби (ресурсу) судна T_0 обчислюється шляхом вирахування з нормативного терміну служби T_n фактичного терміну служби T на момент оцінки:

$$T_0 = T_n - T \quad (4)$$

Визначення залишкового терміну служби основних конструкційних елементів судна. Розрахунок значення залишкового терміну служби іншого основного конструкційного елемента судна T_{0i} – ведеться на базі даних про величини фактичних зносів і швидкості зношування або середніх розрахункових швидкостей зношування елементів. При цьому слід враховувати їх призначення і матеріали, з яких вони виготовлені.

Корпус і надбудови:

1. Корпус і надбудови сталевих суден:

Для визначення залишкового терміну служби корпусу і надбудов судна за фактичними даними T_{0i} необхідна наступна інформація:

– фактична товщина основної групи зав'язків корпусу b_i (з акту чергового огляду Регістром);

– фактична швидкість зношування основної групи зав'язків корпусу V_i (з акту чергового огляду Регістром);

– норма середньої залишкової товщини основної групи зав'язків корпусу b_{ni} .

Норми середніх залишкових товщин b_{ni} основних груп зав'язків корпусу визначаються за формулою:

$$b_{ni} = \eta_i * b_{pri} \quad (5)$$

де: b_{pri} – проектна товщина зав'язків корпусу, мм;

η_i – коефіцієнт (див. Таблицю 2.).

Таблиця 2

Значення коефіцієнтів η_i

Основні групи зав'язків корпусу	Коефіцієнти η_i для суден	
	I групи	II групи
Комінгси вантажних люків, що беруть участь у загальному вигині	0,8	0,8
Настил палуби, обшивка днища спільно зі скуластими поясами, набір палуби і днища в середній частині судна	0,8	0,7
Те ж саме в кряях	0,7	0,7
Обшивка бортів, поздовжніх непроникних перегородок і поздовжні форми в будь-якому перетині по довжині корпусу	0,75	0,65
Обшивка внутрішніх бортів, настил другого дна, набір бортів і поздовжніх перегородок, поперечні непроникні перегородки і форми на будь-якій ділянці по довжині корпусу	0,65	0,65

Примітка: До I групи суден відносяться: судна внутрішнього плавання всіх класів довжиною 50 м і більше; пасажирські судна, нафтобункеровочні станції і судна технічного флоту класів «М», «О» довжиною 50 м і більше; судна

змішаного плавання класів «М-СП», «М-ін» і «О-пр» незалежно від типу і довжини. До II групи належать всі інші судна.

Розрахунок залишкового терміну служби і-ої основної групи зв'язків T_{oi} корпусу здійснюється в наступній послідовності:

1) обчислення фактичної швидкості зношування, якщо дані в акті відсутні: V_i

$$V_i = (b_{npi} - b_{hi}) / T \quad (6)$$

де T – період, що минув з моменту спорудження або останнього огляду судна, обчислення залишкового терміну служби T_{oi} .

$$T_{oi} = (b_i - b_{hi}) / V_i \quad (7)$$

У разі відсутності у судновласника інформації про товщину (знос) і швидкість зношування основних груп за минулий період експлуатації, тривалого перебування судна на консервації або у відстої застосовується розрахунковий метод для визначення їх залишкового терміну служби T_{oi} .

Відповідно до цього методу виконують наступне:

– для основної групи зав'язків вибирають величину середньої розрахункової швидкості зношування V_{pi} (див. Таблицю 1);

обчислюють залишковий термін служби T_{opi} за формулою:

$$T_{opi} = (b_{npi} - b_{hi}) / V_{pi} - T\phi \quad (8)$$

Після обчислення T_{oi} або T_{opi} з кожної основної групи зав'язків корпусу залишковий термін служби судна в цілому T_e або T_{op} приймається рівним найменшому із значень T_{oi} або T_{opi} :

$$T_e = \min (T_{oi}) \text{ або } T_{op} = \min (T_{opi}) \quad (9)$$

Середні розрахункові швидкості зношування основних груп зав'язків корпусу наведені в Таблиці 2. V_p .

Як виняток, значення термінів служби корпусу фактичного розрахункового T_{op} можуть бути отримані як середньоарифметичні величини фактичного і розрахункового терміну служби основної групи зав'язків корпусу (T_{oi} і T_{opi})

$$T_o = 1/n \sum_{i=1}^n T_{oi}, \quad (10)$$

$$T_{op} = 1/n \sum_{i=1}^n T_{opi}, \quad (11)$$

Остаточний термін служби надбудов по всім суднам, крім 2-х і 4-х дечних пасажирських зі спальними місцями, рекомендується приймати рівним залишковому терміну служби корпусу. Термін служби надбудов 2-х і 4-х дечних

пасажирських суден доцільно приймати рівним нормативному терміну служби суден цього типу, а їх залишковий термін служби визначати як різницю між нормативним і фактичним терміном служби судна.

Середні розрахункові швидкості зношування основних груп зав'язків корпусу зазначені в Таблиці 3.

Таблиця 3

Швидкості зношування основних груп зав'язків корпусу

Основні групи зав'язків корпусу	V_{pi} мм/рік
Комінгси, палубні настили і підпалубний набір	0,03
Зовнішня обшивка борту вище ватерлінії судна з повним вантажем із набором	0,04
Зовнішня обшивка борту нижче ватерлінії судна з повним вантажем із набором	0,05
Обшивка днища із набором	0,05
Настил другого дна, листи бортів і перебирання	0,05
Верхні і середні ділянки бортів і перебирання	0,03
Скуловий пояс зовнішньої обшивки і примикаючий до нього пояс днища	0,08
Набір у міждонному просторі	0,06
Палубні настили суден-майданчиків, що перевозять навалочні вантажі	0,12
Палубні настили і підпалубний набір, верхні листи перегородок і бортів в районі вантажних танків нафтоналивних суден	0,12

2. Корпус і надбудови суден із легких сплавів, пластмас, залізобетону, водостійкої фанери, дерева:

Залишкові терміни служби корпусів із зазначених матеріалів рекомендується визначати як різницю нормативних термінів служби суден та фактичними термінами їх служби на момент пред'явлення.

Залишковий термін служби головних і допоміжних механізмів судноплавних засобів. При визначенні залишкового терміну служби основних і допоміжних механізмів при їх природному зносі експерт повинен керуватися паспортними даними та даними формулярів, машинного журналу та інших судових документів, результатами огляду механізмів Регістром, і на їх основі встановити за кожним дизелем та іншим великим механізмом проектний, фактично відпрацьований і остаточний залишковий моторесурс, оцінивши останній в абсолютній величині та в процентному відношенні до паспортних даних.

Остаточний термін служби основних і допоміжних механізмів прирівнюється до їх остаточного залишкового моторесурсу. Термін служби проміжних і гребних валів, а також рухомих-рульових комплексів доцільно приймати рівним нормативному терміну служби судна, а їх залишковий термін служби обчислювати шляхом вирахування з нормативного терміну фактичного терміну служби судна.

При заміні на оціненому або такому, що оцінюється, судні головних або допоміжних двигунів новими, їх моторесурси приймаються рівними паспортним

даним. Для двигунів, які пройшли капітальний ремонт, рекомендується приймати моторесурс для середньо оборотних (300 – 600 об/хв) на рівні 80 %, а по швидкохідних (900 – 1500 об/хв) – на рівні 60 % від моторесурсу нових дизелів.

Терміни служби електричного і радіоустаткування. Нормативні терміни служби електричного і радіообладнання приймаються за технічними умовами і формулярами заводів-виробників.

Нормативні терміни служби кабельних трас, розподільних і захисних пристроїв при природному зносі приймаються рівними нормативному терміну служби судна.

За судновою документацією експерт повинен встановити фактичні терміни служби електро- і радіоустаткування і на цій основі відповідність їхніх залишкових термінів служби.

Пристрої і обладнання:

До складу пристроїв і устаткування включаються:

- рульові, підрулюючі, якірні, буксирні та зчіпні пристрої;
- швартовочні, шлюпкові і крильові пристрої;
- сигнальні засоби;
- пристрої закриття отворів у зовнішній обшивці, палубах і перегородках;
- обладнання приміщень для екіпажу та пасажирів;
- рятувальні пристрої, навігаційне обладнання та аварійне постачання;
- спеціальні та технологічні пристрої суден технічного флоту, риболовних суден і суден спеціального призначення.

Нормативні терміни служби перерахованих елементів приймаються рівними нормативному терміну служби судна, а залишковий термін – різниці між нормативним і фактичним термінами служби судна.

Суднові системи СЗ. У блок суднових систем входять наступні системи: осушувальна, баластна, гідравлічна, вантажна і зачисна нафтоналивних суден, вентиляції та пожежогасіння.

Їх нормативні терміни служби приймаються рівними нормативному терміну служби судна. Остаточний термін обчислюють шляхом вирахування з нормативного терміну фактичного терміну служби судна.

Котли, посудини під тиском, холодильні установки й вантажопідійомні установки.

При визначенні остаточного терміну служби котлів, посудин під тиском, холодильних установок і вантажопідіймальних пристроїв при природному зносі і працездатному стані за оцінкою Регістра нормативні та фактичні їх терміни служби рекомендується приймати рівними нормативному і фактичному терміну служби судна, на якому вони встановлені. Остаточний термін служби при цьому приймається рівним різниці між ними.

Верхні будови плавучих кранів. При визначенні строку корисної експлуатації верхніх будов плавучих кранів, у тому числі конструкційних елементів, що входять до них слід керуватися правилами Регістру, актами огляду цих будівель

Регістром, а також судновою документацією за аналогами з транспортними самохідними суднами.

При експертному огляді плавучого крана експерт повинен звернути особливу увагу на технічний стан несучих металокопструкцій – стріл, колон, мостів, порталів та інших металокопструкцій, призначених для прийняття навантажень, а також на стан лебідок і механізмів підйому, повороту, зміни вильоту, пересування крана.

Нормативний термін служби понтона (корпусу) плавучого крана і його верхніх будов рекомендується приймати рівним 25 років.

Термін служби понтона, що оцінюється, за аналогією з корпусом транспортного судна, а верхніх будов – за результатами їх випробувань і огляду Регістром.

Власники суден – це або держави, компанії, або окремі особи, які експлуатують судна здебільшого для отримання з них прибутку.

$$\text{Прибуток} = \text{Доходи} - \text{Витрати}$$

Доходи власник судна отримує за рахунок перевезення вантажів за певний період часу.

$$\text{Доходи} = \sum P_i \times \Phi_{pi} \quad (12)$$

де P_i – маса вантажу, який судно перевезло в i -ому рейсі,

Φ_{pi} – фрахт в i -ому рейсі.

Фрахт – це ринкова вартість перевезення одиниці вантажу від порту завантаження до порту розвантаження. Для сухих вантажів – це 1 тонна, для рідких – це 1 м³, або 1 тонна, або 1 барель (в США це 159 літрів).

Фрахт залежить від дуже багатьох чинників, основними з яких є дальність перевезення, попит і пропозиція. Зрозуміло, що чим більше вантажів перевезе судно за певний період часу, тим доходи будуть більші.

Умови, за яких може бути перевезено більше вантажів:

1) за рахунок збільшення об'єму вантажних приміщень суден шляхом внесення конструктивних змін;

2) за рахунок збільшення швидкості руху суден;

3) за рахунок скорочення часу завантаження і розвантаження суден.

В останні десятиріччя побудовано багато танкерів дедвейтом до 400 тис. тонн, суден для перевезення масових вантажів (балкерів) дедвейтом до 300 тис. тонн, універсальних суховантажних суден дедвейтом до 30 тис. тонн.

Щоб скоротити час завантаження і розвантаження суден будуються спеціалізовані судна – контейнеровози, ліхтеровози, судна з горизонтальним способом завантаження і розвантаження (Ро-Ро), оптимізується форма і конструкція вантажних приміщень судна.

Основні витрати на утримання суден складаються з вартості:

1) паливо-мастильних матеріалів;

- 2) утримання екіпажу;
- 3) послуг портів;
- 4) обслуговування судна.

Щоб витрати на паливо-мастильні матеріали були якомога меншими, зараз на переважній більшості торгових суден головним двигуном є дизель, який працює на мазуті. На мазуті працюють і дизель-генератори. Зараз на багатьох суднах на валу головного двигуна ставлять валогенератор, який виробляє електроенергію для потреб судна на ходу, а дизель-генератори працюють тільки на стоянці.

Також, для зменшення витрат на утримання екіпажу автоматизують судна. Зараз на багатьох суднах торгового флоту екіпаж складається з восьми чоловік: капітан, старший помічник, другий помічник, старший механік, електромеханік, кок і два матроси. Більше скорочувати екіпаж вже нікуди, але деякі судовласники скорочують екіпаж до шести чоловік.

Відносно швидкості суден. Потужність головного двигуна пропорційна кубу швидкості. Щоб збільшити швидкість судна вдвічі, треба потужність головного двигуна збільшити більш ніж у вісім разів. Тому дорогі вантажі, фрахт для яких великий, перевозять із більшою швидкістю. На таких суднах встановлюють більш потужні двигуни.

Ще є два фактори, які впливають на конструкцію суден: охорона навколишнього середовища і збереження життя екіпажу при надзвичайних обставинах. Міжнародна морська організація (ІМО) прийняла з цього приводу дві конвенції: Міжнародну конвенцію по запобіганню забруднення з суден (МАРПОЛ-73/78) і Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74/78) [75].

Щоб скороти витрати на послуги портів, на суднах, які часто швартуються, в носовій частині ставлять підрулюючі пристрої, а рушієм слугує гвинт регульованого кроку. На суднах, які курсують між великими портами, відмовляються від вантажних пристроїв щоб зменшити вагу судна і збільшити місця для вантажів.

Визначення ринкової вартості судноплавних засобів. Наведені нижче математичні моделі дають змогу вирішувати нагальні питання, що ставляться при проведенні судових експертиз та експертних досліджень із визначення ринкової вартості СЗ за науково-обґрунтованими і уніфікованими алгоритмами, що забезпечують належний рівень достовірності та повторюваності при вирішенні типових задач. Вказані алгоритми відповідають вимогам існуючої методологічної та нормативно-правової бази в галузі оцінки й надають можливість визначати ринкову вартість СЗ, у тому числі: на минулу дату, строк експлуатації яких спливає, оновлених із встановленим додатковим обладнанням, обмеженою кількістю продаж аналогічних плавзасобів на ринку тощо.

Ринкова вартість СЗ враховує комплектність, укомплектованість і фактичний технічний стан, строк експлуатації, величину напрацювань мотогодин двигунів, умови, в яких він експлуатувався (зберігався), особливості кон'юнктури ринку регіону та країни, з якої ввезено ПЗ на митну територію України, тощо.

Застосування порівняльного та витратного методичного підходу для маломірних судноплавних засобів. Основними підходами, що використовується для оцінки СЗ, є порівняльний підхід та витратний методичний підхід – метод прямого відтворення, з урахуванням первинної, історичної вартості судна. Згідно з цим, визначення вартості ПЗ на території України проводиться на підставі цін продажу та поточних цін пропозиції продажу, що зазначені у вітчизняних довідниках. Зазначені ціни є статистично опосередкованими ціновими даними СЗ, що були відчужені в Україні, згідно з умовами що відповідають змісту і поняттю «ринкова вартість».

Використання зарубіжної довідкової літератури та комп'ютерних баз даних із програмним забезпеченням допускається у разі відсутності потрібної інформації у вітчизняних довідниках, тобто розраховується коефіцієнт коригування ринків між країнами.

Вартість СЗ, що наведена в іноземній валюті, у висновках зазначається в гривнях згідно офіційного курсу НБУ на дату оцінки.

Визначення ринкової вартості СЗ здійснюється за загальною формулою:

$$V_p = V_{cp} \times (1 \pm (K_{fz} / 100)) \pm V_{дод} \quad (13)$$

де: V_p – ринкова вартість, грн;

V_{cp} – середня ринкова вартість СЗ, грн;

K_{fz} – коефіцієнт фізичного зносу (знецінення) відповідно до результатів огляду об'єкта дослідження, який залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації об'єкта дослідження;

$V_{дод}$ – додаткове збільшення ринкової вартості СЗ, виходячи з його комплектності, укомплектованості, відновлення чи оновлення складників, грн.

Середня ринкова вартість СЗ – величина, що визначається статистичними методами, еквівалентна найбільш вірогідній вартості продажу (пропозиції до продажу), сукупності СЗ визначеної моделі з відповідними строками експлуатації на визначений момент часу у конкретному регіоні чи країні з дотриманням вимог, що відповідають поняттю «ринкова вартість».

Визначення V_{cp} базується на довідкових цінових даних продажу ідентичних (аналогічних) ПЗ.

У разі відсутності ціни чи вартості у вітчизняних довідниках та зарубіжній довідковій літературі, враховується інформація з комп'ютерних баз даних із програмним забезпеченням, що відображають поточні ціни пропозиції продажу у країні експортера, та визначаються на базі середньої ціни продажу (пропозиції) аналогічних ПЗ за формулою:

$$V_{cp} = (V_{д1} + V_{д2} + V_{д3}) / 3 + M \quad (14)$$

де: $V_{д1}$, $V_{д2}$, – вартість СЗ, які були у користуванні, з урахуванням строку експлуатації, за інформацією не менше трьох аналогів із наведеної у переліку рекомендованих довідниках та комп’ютерних баз даних з програмним забезпеченням.

$V_{ср}$ – визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного чи аналогічного СЗ за формулою:

$$V_{ср} = V_{д} + M \quad (15)$$

де: $V_{д}$ – вартість СЗ, що був у користуванні, з урахуванням строку його експлуатації, за інформацією з довідкової літератури, зокрема наведеної у переліку рекомендованих нормативно-правових актів, методичної, довідкової літератури та комп’ютерних баз даних із програмним забезпеченням.

M – вартісний еквівалент суми податків, зборів, інших обов’язкових платежів під час митного оформлення згідно з чинним законодавством України.

Вартісний еквівалент суми податків, зборів, інших обов’язкових платежів під час митного оформлення M не враховується у разі прийняття ціни СЗ з вітчизняної довідкової літератури або за цінами дилерів заводів-виробників України.

У разі неможливості визначення ринкової вартості СЗ із застосуванням середньої вартості продажу (пропозиції) заснованої на аналізі цін аналогічних судноплавних засобів, використовується *витратний методичний підхід* – метод прямого відтворення, з урахуванням первинної ціни ідентичного чи аналогічного СЗ, у вигляді розрахунків коефіцієнта фізичного зносу основних складових СЗ за такою формулою:

$$V_{ср} = Ц_{н} \times K_3 \times (\Gamma / 100) + M \quad (16)$$

де: $Ц_{н}$ – ціна нового СЗ в Україні або в провідних країнах-експортерах за інформацією з довідкової літератури та комп’ютерних баз даних із програмним забезпеченням;

K_3 – коефіцієнт функціонального зносу СЗ;

Γ – показник ринкової вартості аналогічного СЗ, %.

ПРИКЛАД № 1

(Визначення ринкової вартості човна з додатковим встановленим обладнанням)

МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ
СУДОВИХ ЕКСПЕРТИЗ
(КНДІСЕ)

вул. Смоленська, 6, м. Київ, 03057
тел. (044) 200-29-11, (044) 200-29-29, факс (044) 200-29-11
<https://kndise.gov.ua>, e-mail: info@kndise.gov.ua, код ЄДРПОУ 02883096

Акредитований:

ENFSI (Європейська мережа судово-експертних установ) – сертифікат від 18.05.2017

НААУ – атестат від 02.07.2020 № 201141

ДП «Укрметртестстандарт» – сертифікат від 17.10.2018 № ПТ-378/18

ФДМУ – сертифікат від 29.07.2019 № 592/19

ВИСНОВОК

за результатами проведення транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів

XX.12.2020

№ XXX/20-54

XX.08.2020 до КНДІСЕ МЮ України надійшла заява ХХХХХ Х.Х. щодо проведення транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів з метою визначення ринкової вартості моторного прогулянкового судна марки «Finval 475 Evo», № UA-BLTXXXXXXXXXX, власником якого є ХХХХ Х. Х.

Разом із заявою було надано копії документів паспорта, суднового білета, довідка ідентифікаційного номера та оптичний диск із зображенням судна.

На вирішення експертного дослідження поставлено питання:

1. Яка ринкова вартість моторного прогулянкового судна марки «Finval 475 Evo» № UA-BLTXXXXXXXXXX, 2018 року виготовлення, із навісним двигуном марки «Yamaha 70» № ХХХХХХХХ з врахуванням встановленого додаткового обладнання та облаштування, яке знаходиться у працездатному стані, станом на дату проведення дослідження ?

Проведення експертизи доручено експерту: ХХХХХ ХХХХХ ХХХХ.

07.09.2020 після вивчення інформації у наданих документах, на адресу замовника направлено клопотання № ХХХХ/20-54 щодо виконання умов, необхідних для вирішення поставлених перед експертом питань, разом із рахунком на виконання попередньої оплати за проведення транспортно-товарознавчого дослідження.

23.09.2020 до КНДІСЕ МЮ України надійшов лист ХХХХХ Х.Х. з інформацією про комплектність та укомплектованості досліджуваного судна відповідно до клопотання № ХХХХ/20-54.

23.09.2020 до КНДІСЕ МЮ України надійшов лист ХХХХХ Х.Х. із зазначеним переліком комплектності та укомплектованості, а також встановленого на досліджуваному судні додаткового облаштування, що знаходиться у працездатному стані, а саме:

1. На судні встановлені відсіки:

– рундуки для речей + кормовий рундук в ширину кокпіта у відсіку між водійських і пасажирських консолями

Обсяг аератора 90 л.*

1 сухий рундук на носі і один маленький;

– рундуки для зберігання спінінгів;

по два рундуки на кожному борту для спінінгів довжиною до 2,9 м.

– рундуки в ширину кокпіта для зберігання ходового тенту або габаритних речей; два рундука приховані під відкидними сидіннями.

2. На судні встановлені тенти:

тент для транспортування на кнопках;

ходовий тент-трансформер із яхтової тканини;

бічні антмоскiтні сітки для ходового тенту.

3. Інтер'єр:

Замінено два базових сидіння PREMIUM на два сидіння ERGOLUX (зі вставками в колір борту);

сидіння рибальське ВІКЕ (з вставками в колір борту);

стілка сидіння подовжена 24" (для рибальського сидіння ВІКЕ);

ізотермічний рундук між кормовими сидіннями (тільки для компонування JS);

підсклянник складаний із нержавіючої сталі;

спінінгодержатель із нержавіючої сталі на 3 спінінги з місцем для зберігання приманок і риболовецького інструменту.

4. Електрообладнання:

LED-підсвітка носової палуби;

Електророзетка 12v з пластика.

Акумулятор Inci Aku.

Зарядний пристрій Стек MXT14 <https://cutt.ly/1fDUyGM>.

5. Екстер'єр:

Фільтр паливний.

Майданчик транцевой з відкидною сходинкою.

Колір корпусу:
сірий «Yamaha».

6. Мотор Yamaha 70: <https://cutt.ly/MfDUiFC>

7. Якір супутниковий: Лодочний електромотор Minn Kota Ulterra 80 / us2 / I-Pilot Link 60 "BT (1358921M), <https://cutt.ly/FfDUUp6S>.

8. Ехолот Humminbird SOLIX 12 CHIRP MEGA SI + G2: <https://cutt.ly/ofDUfEh>.

9. Рятувальні жилети самонадувні Sail 150 N, Osculati.

При проведенні експертного дослідження використовувалися наступні інформаційні джерела:

1. Закон України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» від 12.07.2001 № 2658-III (зі змінами та доповненнями).

2. Національний стандарт № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 за № 1440.

3. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.12.2003 № 1891 «Про затвердження методики оцінки майна».

4. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440 «Про затвердження Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав».

5. Методичний посібник «Визначення вартості майна», Харків, 2004 (Реєстраційний код № 12.1.15 від 03.03.2010).

6. Звіт про науково-дослідну роботу «Методичні рекомендації по проведенню дослідження об'єктів водного транспорту» Київ, КНДІСЕ, 2006.

7. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка методичних рекомендацій щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових», Київ, КНДІСЕ, 2019.

8. Інформація мережі Інтернет: <http://www.bank.gov.ua>, <https://motor.com.ua>, <https://topstar.in.ua>, <http://www.finval.mdiesel.>, <https://shop.barkas.net/product>, <https://navitech.com.ua>, <https://fish-master.com.ua>, https://auto.ria.com/uk/auto_finval_475_28428513.html, <http://www.spinninglife.com.ua>, [product/humminbird-solix-12-chirp-mega-si-g2-6554](http://www.spinninglife.com.ua/product/humminbird-solix-12-chirp-mega-si-g2-6554).

ДОСЛІДЖЕННЯ

Основні терміни та визначення

судно – узагальнювальний морський термін, який застосовується до усіх видів плавучих засобів, які використовуються або можуть бути використаними в якості засобів пересування по воді. За класифікацією Регістру судноплавства

України суднами вважаються самохідні або несамохідні плавучі споруди, що використовуються в цілях судноплавства, у тому числі судна змішаного (ріка-море) плавання;

судно як матеріальний об'єкт має визначені фізичні характеристики, які носять стабільний характер і закладаються в період побудови судна. До таких стабільних фізичних характеристик відносяться: довжина, ширина, висота надводного борту, конструктивні особливості типу судна, матеріал корпусу, тип двигуна та деякі інші. Багато в чому фізичні характеристики судна залежать від його типу;

призначення судна є головним критерієм для застосування до судна тих чи інших вимог, та визначає весь набір його функціональних характеристик і властивостей;

функціональні характеристики визначаються до початку побудови судна. Судно, у такому випадку проектується і будується відповідно до встановлених правил для відповідності тим функціональним характеристикам, що будуть відповідати призначенню судна;

базова комплектність СЗ: серійного виготовлення без додаткового обладнання і конструкційних складових частин спеціального (додаткового) призначення;

версія (модифікація) СЗ – сукупність одного типу, які належать до однієї моделі і не мають відмінностей у технічних характеристиках;

виробник СЗ – фізична або юридична особа, що відповідає за перетворення складових частин в єдине працездатне ціле, тобто за складання ПЗ і однозначність його ідентифікаційного номера;

ідентифікація об'єкта оцінки та пов'язаних з ним прав – встановлення відповідності об'єкта оцінки наявним вихідним даним та інформації про нього;

ідентифікаційний номер (корпуса та складових) – структуроване поєднання літерно-цифрових позначень, що надаються виробником СЗ з метою його ідентифікації;

СЗ аналогічний, істотні ознаки якого (тип, конструкція, призначення, тип та робочий об'єм двигунів, тип складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність тощо) схожі до відповідних ознак оцінюваного ПЗ;

СЗ ідентичний, основні ознаки і параметри якого (виробник, країна походження, тип, модель, конструкція, призначення, тип та робочий об'єм двигунів, тип складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного ОВТ. Розбіжності можуть стосуватися комплектності та укомплектованості ОВТ, мотопробігу та технічного стану;

СЗ новий, який жодного разу не був зареєстрований з метою одержання дозволу на його експлуатацію в уповноважених державних органах (у тому числі у країні – експортері ОВТ);

транспортний засіб, що був у користуванні – СЗ, на який уповноваженими державними органами (у тому числі у країні – експортері ОВТ) були видані або є реєстраційні документи, які дають право на його експлуатацію;

комплектність СЗ (складової частини) – перелік складників та опцій, що відповідають специфікаціям виробника ОВТ (складової частини);

оновлення – заміна складника, що був у користуванні, на новий;

модель (варіант) СЗ – сукупність СЗ одного типу, які не мають відмінностей за типом.

опція – додаткове оснащення ОВТ не передбаченими базовою комплектністю складниками з варіантами їх виконання, що підвищують його споживчі і технічні якості;

дата оцінки – дата (число, місяць та рік), на яку проводиться оцінка майна та визначається його вартість;

вихідні дані – документи, в яких містяться характеристики об'єкта оцінки;

ринкова вартість СЗ (його складників) – вартість, за яку можливе відчуження ОВТ (його складників) на ринку подібного СЗ (його складників) на дату оцінки за договором, укладеним між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу.

База оцінки та порядок визначення вартості:

Оцінка проводиться із застосуванням бази, що відповідає ринковій вартості або неринковим видам вартості.

Вибір бази оцінки залежить від мети, з якою проводиться оцінка майна, його особливостей, а також нормативних вимог.

Визначення ринкової вартості об'єкта оцінки за допомогою порівняльного підходу ґрунтується на інформації про ціни продажу (пропонування) подібного майна, достовірність якої не викликає сумнівів у оцінювача. У разі відсутності або недостатності зазначеної інформації необхідно зазначити, якою мірою це вплинуло на достовірність висновку про ринкову вартість об'єкта оцінки.

За відсутності достовірної інформації про ціни продажу подібного майна ринкова вартість об'єкта оцінки може визначитися на основі інформації про ціни пропонування подібного майна з урахуванням відповідних поправок, які враховують тенденції зміни ціни продажу подібного майна порівняно з ціною їх пропонування.

Методичні підходи до оцінки майна та їх основні засади

За результатами вивчення законодавчих актів та нормативної бази встановлено наступне.

Для проведення оцінки майна застосовуються такі основні методичні підходи:

- витратний;
- дохідний;
- порівняльний.

Визначення ринкової вартості об'єкта оцінки можливе із застосуванням усіх методичних підходів у разі наявності необхідної інформації.

Істотними умовами при проведенні досліджень із визначення вартості будь-якого майна є визначення базових вихідних даних та проведення обов'язкових оціночних процедур, якими є:

- ідентифікація та класифікація майна;
- визначення мети, з якою проводиться оцінка;
- визначення виду вартості майна, яке оцінюється;
- визначення дати оцінки;
- окреслення методичних засад дослідження;
- обґрунтування застосованих припущень та обмежень;
- визначення фактору реального стану.

Вирішення поставлених замовником питань проводилось на основі інформації, що міститься у наданих копіях документів та фотознімкам на оптичному диску із зображенням судна, за достовірність яких відповідальність несе замовник.

Ідентифікацію об'єкта дослідження наведено в Таблиці 1, відповідно інформації, яка міститься в наданих документах, а саме:

Таблиця 1

Загальна технічна характеристика об'єкта дослідження - катера марки «Finval 475 Evo»	
Марка	«Finval»
Модель	«475 Evo»
Номер корпусу	UA-BLTXXXXXXXXXX
Реєстраційний номер	ДАП-XXXX-К
Матеріал корпусу	АМг
Країна виробник	Україна
Побудований (випуск) катер	2018 рік
Довжина (найбільша), (метри/фути)	4,71 м
Ширина (найбільша)	2,06 м
Висота борта	0,86 м
Підвісний двигун в к-ті 1-шт	марки «YAMAHA 70», № XXXXXXXX, потужністю 70 к. с.
Власник	XXXXXXXX X.X.
Термін експлуатації катера стеном на дату оцінки 01.12.2020	2,96 роки

*Зображення досліджуваного човна марки «Finval 475 Evo»,
які містяться на оптичному диску*



Фото 1.



Фото 2.



Фото 3.

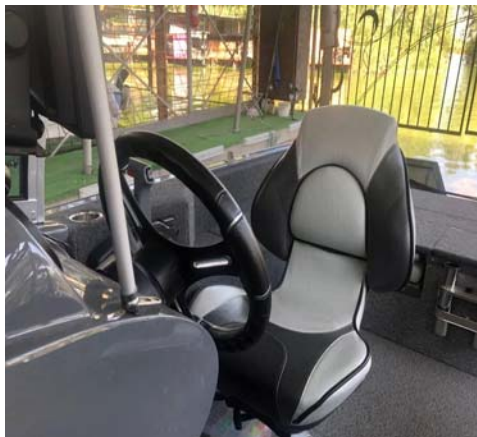


Фото 4.



Фото 5.



Фото 6.



Фото 7.



Фото 8.



Фото 9.



Фото 10.



Рис. 11.



Рис. 12.

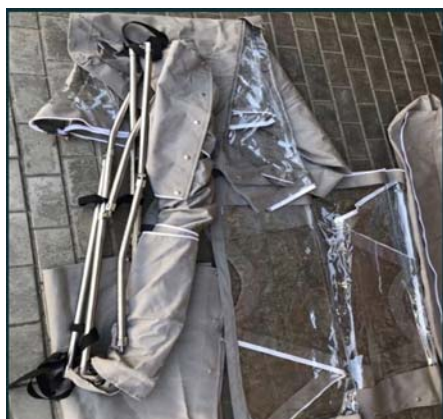


Фото 13.



Фото 14.



Фото 15.



Фото 16.

Перелік комплектності та укомплектованості, встановленого додаткового облаштування на об'єкті дослідження відповідно до листа XXXXXXXX X.X. від 23.09.2020

1. На судні встановлені відсіки:

– рундуки для речей + кормовий рундук у ширину кокпіта.

У відсіку між водійських і пасажирських консолями

Обсяг аератора 90 л. *

1 сухий рундук на носі і один маленький;

– рундуки для зберігання спінінгів

по два рундуки на кожному борту

для спінінгів довжиною до 2,9 м.

– рундуки в ширину кокпіта

для зберігання ходового тенту або габаритних речей;

два рундука приховані під відкидними сидіннями.

2. На судні встановлені тенти:

тент для транспортування на кнопках;

ходовий тент-трансформер із яхтової тканини;

бічні антимоскітні сітки для ходового тенту.

3. Інтер'єр:

Замінено два базових сидіння PREMIUM на два сидіння ERGOLUX (зі вставками в колір борту);

сидіння рибальське VIKЕ (з вставками в колір борту);

стійка сидіння подовжена 24 " (для рибальського сидіння VIKЕ);

ізотермічний рундук між кормовими сидіннями (тільки для компонуванняJS);

Підскляник складаний із нержавіючої сталі.

Спінінгодержатель із нержавіючої сталі на 3 спінінги з місцем для зберігання приманок і риболовецького інструменту.

4. Електрообладнання:

LED-підсвітка носової палуби

Електророзетка 12v з пластика.

Акумулятор Inci Aku.

Зарядний пристрій Стек MXT14.

5. Екстер'єр:

Фільтр паливний.

Майданчик транцевой з відкидною сходинкою.

Колір корпусу:

сірий «Yamaha»

6. Мотор Yamaha 70.

7. Якір супутниковий: Лодочний електромотор Minn Kota Ulterra 80 / us2 / I-Pilot Link 60 "BT (1358921M).

8. Ехолот Humminbird SOLIX 12 CHIRP MEGA SI + G2.

9. Рятувальні жилети самонадувні Sail 150 N, Osculati.

Проведеним маркетинговим дослідженням пропозицій до продажу судноплавних засобів на ринку України встановлено, що в загальнодоступних довідниках відсутня цінова інформація на прогулянкові судна марки «Finval», модель «475 Evo».

Разом з цим, відповідно до результатів маркетингове дослідження пропозицій до продажу судноплавних засобів у мережі Інтернет встановлено, що на внутрішньому ринку України відсутні пропозиції продажу прогулянкового судна марки «Finval», модель «475 Evo», 2018 р. виготовлення. Ціна пропозицій в мережі Інтернет щодо суден, що за своїми технічними характеристиками та

роками виготовлення близькі об'єкту дослідження, суттєво різняться. Тому порівнювати їх з об'єктом дослідження без встановлення дійсного технічного стану, оснащення, додаткового встановленого обладнання та використовувати для визначення вартості об'єкта дослідження в розрахунках, не є коректним.

Разом з цим, станом на дату проведення дослідження в мережі Інтернет на ринку України містяться пропозиції про продаж нового прогулянкового судна марки «Finval», модель «475 Evo» складає 12 800,00 \$ та 11 360,00 \$ (Підстава сайти: <https://auto.ria.com/uk>, <http://www.spinninglife.com.ua> дивись Фото № 17-18).

auto RIA

Ссылка на ваше объявление на сайте:
https://auto.ria.com/auto_finval_475_28428513.html

Finval 475 2020

12 800 \$
 11 455 € / 346 624 грн.

Пробег: **1 ТЫС.КМ**

Информация о продавце
Данил, Черкассы
 связаться с продавцом:
+38 (067) 470 59 89

Фото 17.

SpinningLife.com.ua
 - ваш проводник в мире современного спиннинга!

☎ 099 717 7001
 ☎ 067 847 9001
 spinninglife@ukr.net

Поиск...

Головна | Магазин | Новини | Про нас | Як замовити | Оплата і доставка | Блог | Фотогалерея | Контакти

Ви тут: Головна / Категорії / Категорії Finval / 475 Evo

категорії **475 Evo**

- Спіннінгові вудиллиця
- катушки
- плетені шнури
- Ліски і Флюорокарбон
- Одяг
- категорії Finval
- аксесуари
- човнові причепи
- електромотори
- Ехолоти та картплоттери

Ціна: \$ 11,360

Вибір моделі:
 Комплектація SP

Виробник: Finval

Вибір валюти
 Долар США \$

Ваша корзина
 1 x 475 Evo \$ 11,360.00
 Вибір моделі:
 Комплектація SP
 1 Сума: \$ 11,360.00
 товар Показати кошкі

Поступление
НОВОГО ТОВАРА!
 Надходження від 01.12

Новий огляд: Major Craft Triple Cross Kurodai: майстер

Фото 18.

Відповідно до сайту в мережі Інтернет з продажу офіційного дилера торгової марки «Finval», міститься калькулятор вартості моделі «475 Evo» з вибором додаткових комплектуючих та їх цінами у Євро. (Підстава сайт: <http://www.finval.mdiesel.ru/calc/475>).

Ціна нового прогулянкового судна марки «Finval», модель «475 Evo» відповідно до листа замовника дослідження, із зазначеним переліком встановленого додаткового обладнання, складає 12 306,00 € (Підстава: дивись зображення № 19-20 (калькулятор вартості моделі «475 Evo» з вибором додаткових комплектуючих та їх цінами у Євро) та перелік, зазначений у листі замовника дослідження).

наименование продукции	цена, €	кол-во
FINVAL 475 Evo JS (jump seats/откидные сиденья) кормовой палубы с четырьмя рундуками и двумя трансформирующимися в уровень палубы сиденьями	10760	+
Дополнительная комплектация		
Цвет корпуса		
темно-серый		
темно-синий		
серый "Yamaha"		
голубой		
темная вишня		
черный		
красный		
оранжевый		
темно-зеленый		
Тенты		
Тент транспортировочный на кнопках (серого цвета)	249	<input checked="" type="checkbox"/>
Тент транспортировочный со стяжной шлеей (серого цвета)	249	<input type="checkbox"/>
Тент транспортировочный на кнопках (водоотталкивающая невыгорающая ткань, черная)	400	<input type="checkbox"/>
Ходовой тент-трансформер (яхтенная ткань)	1241	<input type="checkbox"/>
Москитные сетки для тента-трансформера (боковые)	145	<input type="checkbox"/>
Чехол двигателя транспортировочный	90	<input type="checkbox"/>
Кресла		
Дополнительное сиденье Premium	249	<input type="text" value="0"/>
Дополнительное сиденье ErgoLux (Attwood)	476	<input type="text" value="0"/>
Замена двух базовых сидений Premium на два сиденья ErgoLux	441	<input checked="" type="checkbox"/>
Сиденье рыбацкое Vike	110	<input type="text" value="2"/>
Мягкие подушки носовой палубы (на кнопках)	234	<input type="text" value="0"/>
Основание для стойки сиденья (для комплектации SP, в кокпите)	41	<input type="text" value="0"/>
Стойка сиденья стандартная 8"	28	<input type="text" value="0"/>
Стойка сиденья удлиненная 13"	34	<input type="text" value="0"/>
Стойка сиденья удлиненная 24" (для сиденья рыбацкого Vike)	76	<input type="text" value="2"/>
Главное		
Спиннингодержатель н/ж на два спиннинга	62	<input type="text" value="0"/>
Спиннингодержатель н/ж на три спиннинга	97	<input type="text" value="1"/>
Спиннингодержатель н/ж на четыре спиннинга	124	<input type="text" value="0"/>
Спиннингодержатель н/ж на три спиннинга с местом под крепление крючков	152	<input type="text" value="0"/>
Другое		
Площадка транцевая с откидной ступенькой	283	<input checked="" type="checkbox"/>
Подстаканник складной н/ж	55	<input type="text" value="1"/>
Led-подсветка носовой палубы	55	<input type="checkbox"/>
Led-подсветка салона и бардачка	62	<input type="checkbox"/>
Электророзетка 12В пластиковая (в носовой или кормовой части)	21	<input type="text" value="1"/>
Электророзетка 12В н/ж (в носовой или кормовой части)	28	<input type="text" value="0"/>
Изотермический рундук между кормовыми сиденьями (только для комплектации JS)	28	<input checked="" type="checkbox"/>
Стол разборный	297	<input type="checkbox"/>
Замена четырех швартовочных ремней на утапливаемые	207	<input type="checkbox"/>
		<input type="button" value="рассчитать"/>
		12306 €

Фото 19.

*Інформація мережі Інтернет
човна марки «Finval 475 Evo» у базовій комплектації*

Базовая комплектация:

- цельносварной корпус из алюминия морского класса АМг5 (АМг4,5/5083) толщиной 3 мм
- две консоли с остеклением, форточкой и калиткой между ними
- высококачественное лакокрасочное покрытие AkzoNobel
- палуба носовой части и кокпита, оклеенная винилом премиум-класса
- борта и кормовой подиум, оклеенные морским ковролином премиум-класса
- встроенная топливная система с алюминиевым баком объемом 53 л
- полка по правому борту с рундуком для двух спиннингов длиной 2.5-3 м
- полка по левому борту с рундуком для двух спиннингов длиной 2.5-3м
- аэратор для рыбы с автоматическим наполнением объемом 65 л (конфигурация носового подиума №1)
- аэратор для рыбы с автоматическим наполнением объемом 90 л (конфигурация носового подиума №2)
- два сиденья водителя и пассажира Premium
- два основания для стойки сидений на носовом и кормовом подиумах
- две электророзетки 12V на консолях водителя и пассажира
- два подстаканника врезных н/ж
- сухие рундуки с дренажной системой
- четыре швартовочных кнехта из н/ж стали
- подготовка для установки аудиосистемы, эхолота, электромотора, электролебедки
- механическая рулевая система без обратной связи Ultraflex T73 NRFC, рулевое колесо, рулевой трос

Фото 20.

Оскільки, дослідження проводиться за наданими матеріалами, без огляду об'єкта дослідження, та враховуючи напрацьований досвід у проведених працівниками КНДІСЕ досліджень із визначення матеріальних збитків та оцінки маломірних судноплавних засобів на ринку України, у разі неможливості визначення ринкової вартості СЗ із застосуванням середньої вартості продажу (пропозиції), заснованої на аналізі цін на аналогічні судноплавні засоби, використовується витратний методичний підхід – метод прямого відтворення, з урахуванням первинної ціни на ідентичний чи аналогічний СЗ, у вигляді розрахунків коефіцієнта фізичного зносу основних складових СЗ за такою формулою:

$$C = C_n \cdot K_z \cdot (\Gamma / 100)$$

де: C_n – ціна нового ОВТ в Україні або в провідних країнах-експортерах, грн;

K_z – коефіцієнт функціонального зносу ОВТ;

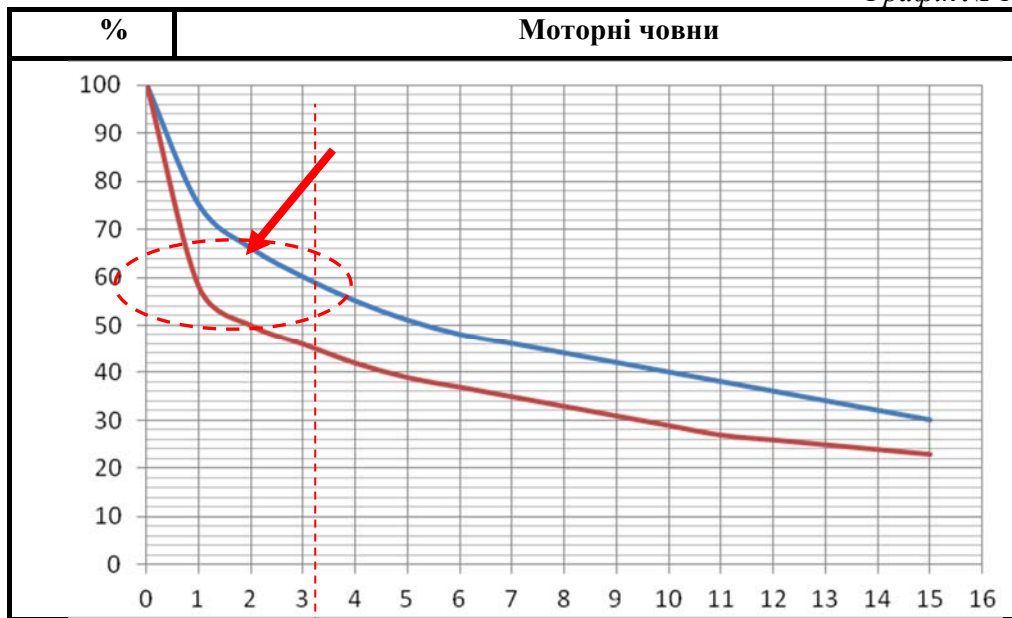
Γ – показник ринкової вартості аналогічного ОВТ, %.

Коефіцієнт (Γ) – показник ринкової вартості аналогічного ОВТ, виходячи з ціни нового аналогічного ОВТ та з урахуванням його терміну експлуатації –

2,96 р. буде наведено верхнє значення відповідно до Графіку № 1 (для моторних човнів), оскільки об'єкт дослідження експертом не оглядався та згідно клопотання відомості про технічний стан його складових не було надано, а лише зазначено заявником, що вони знаходяться у працездатному стані. (Підстава: НДР «Методичні рекомендації щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових» від 2019 Київ КНДІСЕ).

Коефіцієнт (Г) відповідно до Графіку № 1 із терміном експлуатації 2,96 років становить 62 %.

Графік № 1.



Тобто, вказана на зображенні № 19 (калькулятор вартості моделі «475 Evo» з вибором додаткових комплектуючих) ціна нового прогулянкового судна марки «Finval», моделі «475 Evo», із зазначеним переліком встановленого додаткового облаштування, складає 12 306,00 €, що згідно офіційного курсу НБУ станом на 01.12.2020, 1 € = 34,1456 грн, відповідно становить: **420 195,75 грн** і буде взято за основу для подальшого врахування нових складових станом на дату проведення дослідження із застосуванням витратного методичного підходу – методу прямого відтворення та з урахуванням коефіцієнта (Г) – показника ринкової вартості аналогічного ОБТ, а саме:

– зарядний пристрій «СТЕК МХТ14» складає **11 956,00 грн** (Підстава сайт: <https://fish-master.com.ua>, дивись Рис. № 21);

– підвісний двигун марки «YAMAHA 70» складає **215 000,00 грн** (Підстава сайт: <https://fish-master.com.ua>, дивись Рис № 22);

– ехолот «Humminbird SOLIX 12 CHIRP MEGA» складає **112 574,00 грн** (Підстава сайт: <https://fish-master.com.ua>, дивись Рис. № 23);

– електромотор «Minn Kota Ulterra 80» складає **124 999,00 грн** (Підстава сайт: <https://fish-master.com.ua>, дивись *Рис. № 24*);

– рятувальні жилети самонадувні «Sail 150 N» складає 1 шт. 3 753,00 грн x 4 шт. разом становить **15 012,00 грн** (Підстава сайт: <https://shop.barkas.net/product>, дивись *Рис. № 25*);

– акумулятор «Inci Aku» складає **2 980,00 грн** (Підстава сайт: <https://topstar.in.ua>, дивись *Рис. № 26*).

(11 956,00 + 215 000,00 + 112 574,00 + 124 999,00 + 15 012,00 + 2980,00) = **482 521,00 грн**

Таким чином, відповідно до вищевикладеного, ціна нового прогулянкового судна марки «Finval», модель «475 Evo» із зазначеним переліком встановленого додаткового облаштування (420 195,75 грн + 482 521,00 грн) складає **902 716,75 грн**

Оскільки, експертиза проводиться за копіями документів та кольоровими фотознімками, з визначенням вартості бувшого у використанні прогулянкового судна марки «Finval», моделі «475 Evo» із зазначеним переліком встановленого додаткового облаштування, тобто, від ціни нового СЗ із урахуванням коефіцієнта (Г) – показника ринкової вартості аналогічного СЗ, та в результаті отримана вартість буде відповідати об'єктам дослідження, станом на дату оцінки.

$$C = 902\,716,75 \cdot 62 / 100 = 559\,684,38 \text{ грн}$$

Таким чином, відповідно до проведених розрахунків з врахуванням коефіцієнта (Г) показника ринкової вартості аналогічного ОВТ, вартість прогулянкового судна «Finval», модель «475 Evo» із зазначеним переліком встановленого додаткового облаштування складає **559 684,38 грн** (п'ятсот п'ятдесят дев'ять тисяч шістсот вісімдесят чотири грн 38 коп.).

Отже, відповідно до проведеного дослідження, з урахуванням наведеного в дослідницькій частині, ринкова вартість моторного прогулянкового судна марки «Finval 475 Evo» № UA-BLTXXXXXXX, 2018 р. виготовлення, із навісним двигуном марки «Yamaha 70» № XXXXXXXX, з урахуванням встановленого додаткового обладнання та облаштування, яке знаходиться в працездатному стані, станом на дату проведення дослідження складає **559 684,38 грн** (п'ятсот п'ятдесят дев'ять тисяч шістсот вісімдесят чотири грн 38 коп.), що згідно офіційного курсу НБУ станом на 01.12.2020, 1 \$ = 28,4962 грн, відповідно становить **19 640,67 \$**

СТЕК MXT 14



✓ В наличии Код товара:56-734

11956 Цена в бонусных баллах

11 956грн

- 1 +

КУПИТЬ

КУПИТЬ В 1 КЛИК

НАШЛИ ДЕШЕВЛЕ

СОВ. БРАУН(ов) Вам начислятся после покупки

Фото 21.



Главная — Лодки и моторы — Моторы — Моторы Yamaha — Мотор лодочный четырехтактный Yamaha F70AETX

Мотор лодочный четырехтактный Yamaha F70AETX



✓ В наличии Код товара:Yamaha F70AETX

В ЗАКЛАДКИ | В СРАВНЕНИЕ

215000 Цена в бонусных баллах

215 000грн

- 1 +

КУПИТЬ

КУПИТЬ В 1 КЛИК

НАШЛИ ДЕШЕВЛЕ

10750 балл(-ов) Вам начислятся после покупки
 Читать подробнее о бонусной системе



Доставка по Киеву

Самовывоз - бесплатно.
 По городу курьером < 70 грн.

Доставка по Украине

«Укрпочта», «Новая почта»,
 «Intimex».

При заказе товаров на сумму
 свыше 1500 грн. доставка
 бесплатно

Фото 22.

Эхолот-катрплоттер Humminbird Solix 12 CHIRP Mega SI+ G2

Код товара: 006554

Описание | Характеристики | Фотографии | Оставить отзыв



112 574 грн

Товар заканчивается

🛒 В корзину Купить сейчас



♥ Добавить в список желаний

Фото 23.

Лодочный электромотор Minn Kota Ultrerra 80 i-Pilot Link 60" 24V

Код товара: 006555

Описание Характеристики Фотографии Оставить отзыв



124 999 грн

Товар заканчивается

[В корзину](#) [Купить сейчас](#)



[Добавить в список желаний](#)

- ✓ Максимальная тяга: 36.6 кг
- ✓ Управление: Дистанционно
- ✓ Регулирование скорости: Плавно

Фото 24.



Жилет спасательный самонадувающийся Sail 150 N, Osculati.

₴ 3 753.00

В наличии лишь 1

[КУПИТЬ](#)

Артикул: 22396.04

Категории: Безопасность и уход, Спасательные плоты, круги, жилеты, шлюпки и принадлежности

Фото 25.



Поиск товаров



+38 (097) [показать](#)
+38 (066) [показать](#)
[Обратный звонок](#)

[КОРЗИНА](#)
Пуста

АККУМУЛЯТОРЫ

Главная / Аккумуляторы / Аккумулятор INCI AKU NanoGold Start-Stop 72Ah R+ 680A



Аккумулятор INCI AKU NanoGold Start-Stop 72Ah R+ 680A

☆☆☆☆☆ Отзывов: 0 Бренд: INCI AKU (Турция) Номер: ak-18184

2980грн

- 1 + [Купить](#) [Купить в 1 клик](#)

[Добавить в избранные](#)

[Добавить к сравнению](#)

Доставка: 50 грн
*по Киеву

Скидка: За старый АКБ -288 грн
За самовывоз -50 грн

Гарантия: 24 мес. (с даты продажи)
*с дня продажи

Итого: **2642 грн**
*со скидками

Фото 26.

ВИСНОВОК

1. Ринкова вартість моторного прогулянкового судна марки «Finval 475 Evo» № UA-BLTXXXXXXX, 2018 р. виготовлення, із навісним двигуном марки «Yamaha 70» № XXXXXXXX, з урахуванням встановленого додаткового обладнання та облаштування, яке знаходиться працездатному стані, станом на дату проведення дослідження складає 559 684,38 грн (п'ятсот п'ятдесят дев'ять тисяч шістсот вісімдесят чотири грн 38 коп.).

Коефіцієнт функціонального зносу (K_3) – це відношення середньої ринкової ціни СЗ, знятого з виробництва, до середньої ринкової ціни аналогічного СЗ з базовою комплектністю, що випускається на дату виконання оцінки.

Показник K_3 застосовується для визначення вартості СЗ і не може використовуватися для визначення вартості його окремих складників.

Довідкові дані про відсотки функціонального, фізичного зносу (знецінення), при застосуванні витратного методичного підходу – методу прямого відтворення, з урахуванням первинної, історичної ціни ідентичного чи аналогічного маломірного судноплавного засобу, наведено нижче, в табл. 4.

Таблиця 4

Довідкові дані про відсотки функціонального, фізичного зносу (знецінення)

№	Назва	Строк експлуатації (у роках)														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1.	Легкі вітрильні човни (ял, швербот)	78	68	60	56	52	48	46	44	42	39	37	36	34	32	30
		58	52	48	43	39	38	36	34	32	30	29	28	27	26	24
2.	Катамарани	78	69	62	58	53	49	47	43	40	38	36	34	32	31	29
		60	53	48	44	40	38	36	32	31	29	28	27	26	25	22
3.	Вітрильні човни	83	75	68	64	60	58	55	53	51	49	48	47	46	45	42
		65	58	53	49	47	44	42	41	39	38	37	36	35	33	31
4.	Яхти вітрильного спорту	87	79	74	69	66	63	60	58	56	54	51	49	38	37	36
		68	61	57	53	51	49	47	45	42	41	40	39	28	27	26
5.	Моторні човни	75	66	60	55	51	49	48	46	43	40	38	36	34	32	30
		58	51	47	42	39	38	37	36	33	31	29	28	26	25	24
6.	Моторні яхти	81	71	65	59	56	52	49	47	44	42	40	38	37	35	33
		63	55	49	46	43	40	38	36	34	31	30	29	28	27	25
7.	Гумові надувні човни та лодки, рафти, плоти	66	57	50	45	40	38	36	33	31	30	29	28	27	26	25
		51	43	38	34	31	29	28	26	25	24	23	22	21	20	19
8.	Водні мотоцикли	63	56	51	46	41	38	32	29	27	24	-	-	-	-	-
		49	43	39	36	31	29	26	22	20	18	-	-	-	-	-
9.	Підвісні (кормові) двигуни	62	56	52	49	47	45	44	42	40	38	37	36	35	34	33
		50	46	42	39	38	37	36	34	32	31	30	29	28	27	27
10.	Стационарні двигуни	60	52	47	42	39	36	32	30	28	25	23	21	20	19	18
		50	42	38	34	32	29	27	25	23	21	20	19	18	17	16
11.	Кормові приводи	60	53	48	44	40	38	35	32	30	28	26	25	22	21	20
		50	43	39	36	32	30	29	27	25	23	21	20	19	18	17
12.	Трейлери	70	64	58	53	48	44	39	36	34	31	29	26	23	21	20
		60	55	49	46	41	38	35	31	29	27	25	23	20	19	18

Примітка: Коефіцієнт фізичного зносу (знецінення) застосовується до ціни нового Ц_н, Ц_{н'}, об'єкта дослідження, з врахуванням року експлуатації:

– верхній коефіцієнт відповідає доброму стану (не потребує будь-яких ремонтів або заміни деталей, вузлів, агрегатів);

– нижній коефіцієнт відповідає стану нормальному або задовільному (потребує деякого ремонту або заміни деталей, вузлів, агрегатів).

Більш детально падіння відсотків щодо маломірних судноплавних засобів відображено у графіках, що містяться у додатках В № 1-12 до Методики.

Величина процентного показника ринкової вартості СЗ, що був у користуванні, є змінною залежно від строку експлуатації розрахунковою процентною складовою вартості і визначається за таким співвідношенням:

$$\Gamma = \mathbf{B}_d \times 100 / \mathbf{C}_n \quad (17)$$

Якщо визначити показник Γ за цим співвідношенням неможливо, його значення приймається за результатом усереднення розрахункових співвідношень, отриманих порівняльним підходом за формулою (6) для аналогічних СЗ.

Процентний показник ринкової вартості не може бути менше 5 %, якщо ПЗ перебуває у справному технічному стані.

Показник Γ не враховує фактичного технічного стану ПЗ.

У разі неможливості визначення ринкової вартості СЗ із застосуванням середньої вартості продажу (пропозиції), використовується *витратний методичний підхід*, метод прямого відтворення, з урахуванням первинної ціни ідентичного чи аналогічного ПЗ, у вигляді розрахунків середнього коефіцієнта фізичного зносу основних складових СЗ за такою формулою.

$$\mathbf{K}_{\Phi 3} = (\mathbf{K}_{\Phi 31} + \mathbf{K}_{\Phi 32} + \mathbf{K}_{\Phi 33} + \mathbf{K}_{\Phi 34} + \mathbf{K}_{\Phi 35}) / 5 \quad (18)$$

$$\mathbf{B}_p = \mathbf{C}_{na}', \mathbf{C}_n \times \Gamma / 100 \times (1 - \mathbf{K}_{\Phi 3} / 100) + \mathbf{B}_{\text{дод}} + \mathbf{M} \quad (19)$$

де: Ц_н – ціна нового ПЗ, що оцінюється, у країні придбання чи провідній країні-експортері;

Ц_{на'} – ціна нового аналогічного ПЗ (підібраного відповідно до методичних вимог) у країні придбання чи провідній країні-експортері;

Ц_н, Ц_{на} – ціна в Україні нового ПЗ та аналогічного, що оцінюється.

В_р – ринкова вартість, грн;

К_{фз1}, К_{фз2} – коефіцієнт фізичного зносу (знецінення) ринкової вартості, що залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації об'єкта дослідження, відповідно до результатів огляду окремої основної складової чи вузла ОВТ до Таблиці № 3;

С_{дод} – додаткове збільшення ринкової вартості СЗ, виходячи з його комплектності, укомплектованості, відновлення і оновлення складників, грн.

Для визначення вартості СЗ, його складників, а також для складання калькуляції відновлювального ремонту у виняткових випадках (за відсутності необхідних довідкових даних) допускається використання відповідних вартісних даних аналогічних ПЗ.

Підбір аналога проводиться за основними факторами, а саме: класом, типом, призначенням, функціональними характеристикам і властивостями, конструкцією, типом та робочим об'ємом двигунів, типом складників силової передачі, періодом випуску, комплектністю, габаритними розмірами (довжиною, шириною, висотою надводного борту), матеріалом корпусу тощо, схожих до відповідних ознак оцінюваного ОВТ.

1. Для підбору аналога перевагу слід надавати виробам та ОВТ того самого виробника (країни виробника).

2. Рік виготовлення аналога повинен відрізнятися від року виготовлення оцінюваного ПЗ не більше ніж на 5 років.

3. Аналог вважається підібраним, якщо відхилення факторів за кожною порівнюваною характеристикою, має числовий вираз, та не перевищує $\pm 5\%$. Інші функціональні характеристики повинні збігатися.

4. Якщо відхилення поодиноких факторів за порівнюваними характеристиками, що мають числове вираження, перевищує $\pm 5\%$, довідкова ціна приймається як середнє арифметичне значення декількох найбільш близьких аналогів.

Основні експлуатаційно-технічні показники порівнюваних суден:

- призначення судна;
- довжина судна, L;
- ширина судна, B;
- висота борту судна, H;
- умови перевезення вантажу (закритий чи відкритий трюм, майданчик для вантажних транспортних суден);
- швидкість руху;
- вантажопідйомність (маса корисного вантажу, що перевозиться, кількість пасажирів тощо) Дедвейт;
- водотоннажність у порожньому стані (Докова маса), G ';
- потужність головних двигунів, N;
- номер проекту;
- клас Регістру (район плавання);

У разі наявності довідкових цін на СЗ, що оцінюється, окрім ціни, що відповідає року його виготовлення, а також відсутності даних про його ціну як нового СЗ, використовуються відповідні наявні дані щодо підбраного аналогічного СЗ.

У цьому випадку значення C_d для ПЗ, що оцінюється, може бути отримано із співвідношення

$$C_d/C_d' = C_{дА}/C_{дА}' \quad (20)$$

де: $C_{д'}$ – довідкова ціна СЗ тієї самої модифікації, що і оцінюваного, з роком виготовлення, максимально наближеним до року виготовлення оцінюваного СЗ;
 $C_{да'}$ – довідкова ціна аналогічного СЗ відповідного року виготовлення;
 $C_{да}$ – довідкова ціна аналогічного СЗ того самого року виготовлення, що й оцінюваний.

У разі відсутності даних щодо ціни нового ОВТ, неможливості її отримання у спосіб, передбачений у методичних рекомендаціях, значення $\Pi_{н}$ визначається із співвідношення:

$$\Pi_{н'}/\Pi_{на}' = \Pi_{н}/\Pi_{на} \quad (21)$$

де: $\Pi_{н'}$ – ціна нового СЗ, що оцінюється, у країні придбання чи провідній країні-експортері;

$\Pi_{на}'$ – ціна нового аналогічного СЗ, підбраного відповідно до вимог підпунктів 10.2.8, 10.2.9.;

$\Pi_{н}$, $\Pi_{на}$ – ціна в Україні нового СЗ, що оцінюється, та аналогічного.

Ліквідаційна вартість СЗ ($V_{л}$) його складників обумовлена обмеженням строком їх реалізації внаслідок примусового продажу і визначається за такою формулою:

$$V_{л} = V_{р} \times K_{л} \quad (22)$$

де $K_{л} = 0,8 \dots 0,85$, коефіцієнт ліквідності;

$V_{р}$ – ринкова вартість, грн;

Зазначений коефіцієнт ураховує такі обставини: обмеження в організації маркетингових досліджень, проведення реалізації в короткий термін, у примусовому порядку та за відсутності передпродажної підготовки СЗ.

Ліквідаційна вартість не враховує витрат, що супроводжують продаж, зокрема комісійні збори:

1) ринкова вартість технічно несправного, розукомплектованого СЗ (зокрема СЗ, що ввозиться на митну територію України) не може бути меншою за вартість металобрухту складників, що залишилися, з урахуванням витрат на його утилізацію;

2) якщо вартість відновлювального ремонту, з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу складників розукомплектованого або аварійно пошкодженого СЗ, перевищує його ринкову вартість без зазначених пошкоджень, то ринкова вартість такого ПЗ не розраховується (відновлення такого СЗ за принципом внеску є економічно недоцільним);

3) у цьому випадку може бути визначена вартість утилізації СЗ;

4) вартість утилізації СЗ визначається як сума ринкової вартості технічно справних складників та вартості металобрухту складових, що залишилися;

5) у разі наявності даних щодо продажу аналогічного СЗ у такому самому технічному стані за вартість утилізації СЗ, що оцінюється, може прийматися ціна продажу зазначеного аналогічного СЗ;

6) вартість технічно справних складників визначається на підставі результатів їх діагностування на спеціалізованому підприємстві сервісу, а у разі необхідності – дефектування;

7) вартість технічно справних складників визначається з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу та з відніманням вартості робіт з їх демонтажу, діагностування, дефектування, витрат, пов'язаних з їх продажем у регіоні (складські, транспортні, торговельні витрати тощо), суми податків, зборів, інших обов'язкових платежів та прибутку, що очікується від реалізації складників на вторинному ринку (зазначені витрати, окрім вартості робіт з демонтажу, діагностування, дефектування складників, мають бути задані як вихідні дані замовника оцінки або визначені залученими до оцінки фахівцями у цій галузі);

8) до складників, що підлягають оцінці, у разі визначення утилізаційної вартості ОВТ, не включають ті, демонтування яких потребує робіт, пов'язаних із застосуванням газополуменевого чи електродугового різання, а також такі складники, що впливають на безпеку руху та не підлягають повторному використанню:

– втулки, гумові прокладки з ремнями, елементи системи електричного контролю та датчики цієї системи;

– трубопроводи і ущільнювальні системи;

– глушники трубопроводи випускної системи;

– системи та складники системи кермування;

– внутрішнє облаштування (декор, крісла, сидіння тощо);

– складники системи знерухомилення СЗ, разом з передавально-приймальними пристроями електричного управління;

– обладнання тривожної сигналізації;

– електричні і електронні елементи систем;

– трубопроводи паливної системи;

– періодично замінювані фільтри і фільтрувальні елементи;

– клапани системи рециркуляції газових викидів;

– складники установки живлення двигунів паливом;

– електронні системи автоматичного попередження небезпеки;

– експлуатаційні рідини, зокрема: моторні оливи, трансмісійні оливи, оливи гідравлічних приводів і систем, охолоджувальна рідина, холодоагенти;

– каталітичні конвертори (каталізатори);

– кріпильні складники.

9) якщо ринкова вартість технічно справних складників менша за суму вартості робіт з їх демонтування та витрат, пов'язаних з їх продажем, то вартість оцінюваного СЗ дорівнює вартості металобрухту складників, що залишилися, з урахуванням витрат на утилізацію;

10) у разі перевищення витрат на утилізацію СЗ над вартістю металобрухту складників, що залишилися, ці обставини зазначаються у висновку про вартість СЗ.

Додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості ОВТ, виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників, визначається за формулою:

$$V_{\text{дод}} = V_{B1} \pm V_{B2} - V_{\text{врз}} \quad (23)$$

де: V_{B1} – величина збільшення вартості СЗ у разі оновлення його складників, грн;

V_{B2} – величина коригування вартості СЗ залежно від його комплектності, грн;

$V_{\text{врз}}$ – вартість відновлювального ремонту з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу СЗ, розрахованого відповідно до вищенаведених вимог, у грн.

Збільшення вартості СЗ у разі оновлення його складників визначається за формулою:

$$V_{B1} = \sum_{i=1}^n \text{Цс}_i [(\Gamma_{сi} - \Gamma) / 100] \quad (24)$$

де: Σ – знак суми;

Цс_i – ціна нової заміненої складової частини, грн;

Γ_i – показник середньої ринкової вартості складової частини на дату оцінки, %;

n – число заміненних складових частин.

Визначення процентного показника ринкової вартості окремих складників здійснюється у спосіб, передбачений для визначення процентного показника ринкової вартості відповідного СЗ згідно зазначених раніше положень.

Вплив комплектності СЗ на його вартість обумовлений наявністю або відсутністю складників відповідно до специфікації виробника СЗ, що є джерелом визначення середньої ринкової ціни самого СЗ.

У разі відсутності в довідковій літературі зазначеної інформації величина коригування вартості СЗ залежно від наявності або відсутності додаткового обладнання (опцій) вираховується за формулою:

$$V_{B2} = 0.7 \times \text{Цоб} \times 0,97^T \quad (25)$$

де: Цоб – ціна нового обладнання, грн;

T – строк експлуатації в місяцях.

У разі використання цієї формули строк експлуатації має граничне значення у місяцях.

Ціна та строк експлуатації додатково встановленого обладнання повинні бути підтверджені відповідним документом (про гарантійні зобов'язання, довідкою-рахунком тощо).

У разі відсутності документів, що підтверджують строки експлуатації додатково встановленого обладнання, його вартість включається в розрахунок з урахуванням строку експлуатації оцінюваного обладнання.

Підставою для збільшення (зменшення) вартості ОБТ унаслідок зміни його технічного стану є відповідне документальне підтвердження факту його відновлювального ремонту, заміни складників або інструментальне дослідження фахівцем, що проводиться з метою встановлення факту відновлювальних утручань (ремонту).

У разі відсутності довідкових даних про ціну ідентичних або аналогічних спеціальних, спеціалізованих та переобладнаних СЗ їх вартість може також визначатися як сума ринкової вартості СЗ та вартості переобладнаного судна з встановленим обладнанням з врахуванням відповідних робіт. Вартість обладнання і ремонтних робіт, пов'язаних з його монтажем, може бути також визначена методом калькуляції витрат за витратним підходом або методом мультиплікаторів із врахуванням коефіцієнта фізичного зносу обладнання.

Визначення вартості встановленого обладнання з урахуванням відповідних робіт методом мультиплікаторів здійснюється шляхом розрахунку співвідношень вартостей встановленого обладнання аналогічних СЗ з величинами технічного параметра, що обумовлює вартість спеціального або спеціалізованого СЗ (вантажність, потужність тощо), за формулою:

$$V_{\text{ОБ2}} = (V_1 - V_{\text{К1}}) \times (N_2/N_1)^y \quad (26)$$

де: $V_{\text{ОБ2}}$ – вартість обладнання оцінюваного спеціального або спеціалізованого СЗ, грн;

N_2 – величина технічного параметра обладнання оцінюваного СЗ спеціального або спеціалізованого призначення;

y – показник ступеня, що визначається з урахуванням даних про вартість і технічні параметри аналогічних спеціальних або спеціалізованих ПЗ та їх корпусів, за формулою:

$$y = \lg [(V_3 - V_{\text{К3}})/(V_1 - V_{\text{К1}})] / \lg (N_P / N_1) \quad (27)$$

де: V_1, V_3 – ринкова вартість аналогічних спеціальних або спеціалізованих СЗ, грн;

$V_{\text{К1}}, V_{\text{К3}}$ – ринкова вартість аналогічних СЗ спеціального або спеціалізованого призначення, грн;

N_1, N_3 – величина технічного параметра аналогічних СЗ спеціального або спеціалізованого призначення.

У разі відсутності цінових даних СЗ у довідковій літературі, а також у разі наявності обставин, зумовлених змінами економічного стану країни, що супроводжуються різкими коливаннями цін на СЗ, та в інших випадках, коли застосування довідкових даних є неможливим, допускається використання даних обмеженого ринку СЗ.

У такому випадку інформація про ціни на нові СЗ чи СЗ що були в користуванні, може бути отримана з каталогів, комп'ютерних програм та прайс-листів дилерів виробників і торговельних фірм, а також із періодичних видань, що спеціалізуються на продажах СЗ.

Середня ринкова ціна такого СЗ визначається як середнє арифметичне значення цінових показників, одержаних із зазначених джерел інформації.

У разі використання середньої ринкової ціни пропозиції до продажу СЗ її необхідно звести коригуванням до ціни продажу, застосовуючи відповідне співвідношення стосовно аналогічних СЗ із довідників.

Подальше коригування вартості СЗ залежно від технічного стану, комплектності, укомплектованості, відновлення й оновлення складових частин тощо, здійснюється за вищенаведеними формулами, а також з врахуванням процента $K_{фз}$ додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості ОВТ залежно від умов догляду, зберігання та експлуатації процента додаткового зменшення вартості СЗ за дефектами корпусу, надбудови, силових установок тощо (Таблиць 1-4).

Ринкова вартість окремої складової частини враховує її комплектність і фактичний технічний стан, умови, в яких вона експлуатувалася (зберігалася), особливості кон'юнктури ринку регіону.

Ринкова вартість складової частини СЗ з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу визначається за формулою:

$$V_{сз} = Ц_{с} \times (1 - E_{з}) \quad (28)$$

де: $V_{сз}$ – вартість складової частини ОВТ з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу, грн;

$Ц_{с}$ – ціна нової складової частини, грн;

$E_{з}$ – коефіцієнт фізичного зносу.

Коефіцієнт фізичного зносу $E_{з}$ розраховується за формулою:

$$E_{з} = 1 - V_{р}/Ц_{н} \quad (29)$$

Підставою для виконання капітального ремонту СЗ є: економічна недоцільність подальшої експлуатації зношеного СЗ у випадку, коли витрати, пов'язані з необхідністю підтримування СЗ у технічному стані, що відповідає вимогам безпеки судноплавства, чи у разі необхідності забезпечення його технічних характеристик, перевищують отримувані від експлуатації СЗ доходи.

До капітального ремонту також належать операції заміни окремих механізмів, комплектів, вузлів і елементів судна, що полягають у відновленні їх техніко-експлуатаційних характеристик. Цей ремонт є тривалим і за обсягом значно відрізняється від поточного. При капітальному ремонті виготовляють і замінюють окремі секції; встановлюють нові серійні механізми і пристрої з більш високими і досконалішими техніко-економічними та експлуатаційними характеристиками, тощо.

У разі визначення фізичного зносу окремої складової частини СЗ, що був у користуванні, коригування його вартості виходячи з комплектності, укомплектованості та ВТВ від попередніх ремонтів не провадиться. Відповідне коригування за формулою (13) не провадиться також у разі відсутності даних про його умови експлуатації чи інших факторів, які впливають на вартість.

Якщо укомплектованість оцінюваної складової частини СЗ не відповідає даним довідника, з якого береться цінова інформація, то вартість відсутніх (або додатково застосованих) деталей віднімається (додається) від (до) його ціни з урахуванням їх фізичного зносу.

Вартість СЗ та їх складових частин, що ввозяться на митну територію України, визначається за середніми цінами їх продажу в країні придбання або в провідних країнах-експортерах без врахування витрат на навантаження, вивантаження, перевантаження СЗ (його складників); вартості транспортування; страхових сум; комісійних та брокерських винагород; інших витрат.

Визначення вартості СЗ (їх складників), що ввозяться, здійснюється після встановлення їх типу, моделі, версії, року виготовлення, комплектності, укомплектованості, робочого об'єму двигуна.

Вартість СЗ, що ввозяться на митну територію України (V_1), визначається за формулами:

$$V_1 = V_{\text{ср1}} \times (1 \pm K_{\text{фз}} / 100) \pm V_{\text{дод}} \quad (30)$$

$$V_1 = C_{\text{н}}, C_{\text{на}} \times K_3 \times \Gamma / 100 \times (1 \pm K_{\text{фз}} / 100) \pm V_{\text{дод}} \quad (31)$$

де: $V_{\text{ср1}}$ – середня вартість СЗ, що ввозиться на митну територію України, у країні придбання чи в країнах-експортерах.

Середня вартість СЗ (їхніх складників), що ввозяться на митну територію України, не враховує витрати на доставку їх до митного кордону України, страхування, комісійні та інші витрати.

$K_{\text{фз}}$ – коефіцієнт фізичного зносу (знецінення) – додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості, який залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації об'єкта дослідження, відповідно до результатів експертного огляду складових СЗ та Таблиць № 1-4.

K_3 – коефіцієнт функціонального зносу СЗ;

$C_{\text{н}}, C_{\text{на}}$ – ціна нового СЗ та аналогічного у країні придбання або в провідних країнах-експортерах за довідковою літературою.

Значення $V_{д1}$ або $C_{н}$ для судноплавних засобів, що ввозяться на митну територію України, наведені в довідковій літературі. Для визначення $V_{д1}$ або $C_{н}$ допускається використання ресурсів мережі Інтернет.

Довідкові дані, що використовуються під час оцінки й отримані з ресурсів мережі Інтернет, повинні бути роздруковані із зазначенням дати отримання інформації і абсолютної URL-адреси, включені у висновок експерта (експертного дослідження).

Для вибору значення $V_{д1}$ з довідкової літератури слід брати до уваги вихідні дані значень, що відповідають ціні СЗ на момент прийняття їх на реалізацію спеціалізованими підприємствами в країні придбання або в провідних країнах-експортерах.

У разі неможливості визначення ринкової вартості СЗ іноземного виробництва на ринку України через відсутність потрібної інформації у вітчизняних довідниках та зарубіжній довідковій літературі, враховується інформація з комп'ютерних баз даних із програмним забезпеченням, використовується порівняльний та витратний методичні підходи з урахуванням коефіцієнта ціни (вартості) між ринками України та країни експортера СЗ, за такою формулою:

$$V_p = V_{cp} \times K_p \times (1 \pm (K_{фз} / 100)) \pm V_{дод} \quad (32)$$

де: V_p – ринкова вартість, грн;

V_{cp} – середня ринкова ціна СЗ, грн;

K_p – коефіцієнт ціни (вартості) між ринками України та країни експортера СЗ;

$K_{фз}$ – коефіцієнт фізичного зносу (знецінення) – додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості ОБТ, що залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації об'єкта дослідження, відповідно до результатів огляду об'єкта дослідження до Таблиць № 1-4.

$V_{дод}$ – додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості СЗ виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників, грн.

У разі відсутності продажу (пропозиції) СЗ на ринку України, у вітчизняних довідниках та довідковій літературі, визначаємо коефіцієнт зміни ціни між ринками України та країни виробника нових чи аналогів СЗ, використовуючи витратний методичний підхід, метод прямого відтворення, з урахуванням первинної ціни ідентичного чи аналогічного СЗ, як передбачено методичними рекомендаціями, відповідно до інформації з комп'ютерних баз даних із програмним забезпеченням, де відображаються поточні ціни пропозиції продажу у країні експортера, та за такими формулами:

$$K_p = V_d / V_d' \times (V_{да} / V_{да}') \quad (33)$$

$$K_p = C_n / C_n' (C_n / C_{на}') \quad (34)$$

$$V_p = V_{сп} = (C_n, C_n'), (C_n / C_{на}') \times K_p \cdot (1 \pm K_{фз} / 100) \pm V_{доп} \quad (35)$$

де: V_d' – довідкова ціна СЗ тієї самої модифікації, що і оцінюваного, з роком виготовлення, максимально наближеним до року виготовлення оцінюваного СЗ;

$V_{да}'$ – довідкова ціна аналогічного СЗ відповідного року виготовлення;

$V_{да}$ – довідкова ціна аналогічного СЗ того самого року виготовлення, що й оцінюваний;

C_n' – ціна нового СЗ, що оцінюється, у країні придбання чи провідній країні-експортері;

$C_{на}'$ – ціна нового аналогічного СЗ, підбраного відповідно до вимог методичних рекомендацій, у країні придбання чи провідній країні-експортері;

$C_n, C_{на}$ – ціна в Україні нового СЗ, що оцінюється, та аналогічного.

$K_{фз}$ – коефіцієнт фізичного зносу (знецінення) – додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості СЗ, відповідно до результатів огляду об'єкта дослідження та Таблиць № 1-4, що залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації об'єкта дослідження;

K_p – коефіцієнт зміни ціни між ринками України та країни виробника чи експортера.

Підставою для зниження вартості СЗ унаслідок його аварійних пошкоджень або розукомплектування є обов'язкове підтвердження цього факту в супровідних документах на момент перетину митного кордону України (в декларації, документах на придбання СЗ або в довідці під час переміщення СЗ до митного кордону України) та в акті про проведення митного огляду.

Якщо проводиться на минулу дату експертне дослідження (експертиза) пошкодженого СЗ, то наявність кольорових фотографій обов'язкова для встановлення ступеню та характеру пошкоджень при їх наявності на судні (в електронному форматі).

Визначення вартості відновлювального ремонту для СЗ, що ввозяться на митну територію України, ремонт, нормативи трудомісткості заміни пошкоджених деталей і їх вартість приймаються за даними виробника СЗ або дилера в Україні.

За вартість нової складової частини приймається її ціна у дилера виробника СЗ, а також з комп'ютерних програмних продуктів мережі Інтернет, за даними виробників СЗ, довідкової літератури, з дотриманням Методики.

Якщо ціна складника, що декларується, невідома, допускається прийняття ціни складника аналогічного СЗ відповідно до методичних рекомендацій.

Для визначення вартості матеріального збитку, завданого власнику СЗ, застосовуються витратний підхід і метод калькуляції вартості відновлювального ремонту.

Вартість матеріального збитку (Y), завданого власнику судна, визначається такою, що дорівнює ринковій вартості СЗ на момент пошкодження за наявності однієї з нижчезазначених умов:

а) якщо, незважаючи на принципи внеску та найбільш ефективного використання, вартість відновлювального ремонту СЗ не менша за його ринкову вартість:

$$V_{вр} \geq C \quad (36)$$

Вартість відновлювального ремонту визначається за формулою:

$$C_{вр} = C_p + C_m + C_c \quad (37)$$

де $V_{вр}$ – вартість відновлювального ремонту, грн;

б) якщо сума вартості відновлювального ремонту не менша за ринкову вартість СЗ визначається за формулою:

$$V_{врз} \geq C \quad (38)$$

$$V_{врз} = V_{роб} + V_m + V_c \times (1 - E_z) \quad (39)$$

де: $V_{роб}$ – вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн;

V_m – вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн;

V_c – вартість нових складників, що підлягають заміні під час ремонту, грн;

$V_{врз}$ – вартість відновлювального ремонту з врахуванням коефіцієнта фізичного зносу, грн.

В інших випадках вартість матеріального збитку визначається як сума вартості відновлювального ремонту з урахуванням значення коефіцієнта фізичного зносу складників СЗ ($C_{врз}$) за формулою:

$$Y = V_{роб} + V_m + V_c \times (1 - E_z) \quad (40)$$

Дані про вартість складових частин СЗ, які підлягають заміні, беруть відповідно до інформаційного забезпечення від виробника СЗ, а також інших джерел, що містять у собі необхідну інформацію щодо оригінальних складників.

До оригінальних складових частин належать складові, що поставляє виробник СЗ до своєї сервісної мережі пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту або уповноважених ним суб'єктів підприємницької діяльності:

– складові, що поставляє виробник складових частин виробнику СЗ, який їх продає, зокрема своїм дистриб'юторам;

– складові, що не поставляють відповідному виробнику ОВТ, проте виготовляють згідно з технічними умовами і виробничими стандартами виробника СЗ;

– пріоритетними є дані про вартість складових частин, що поставляє виробник СЗ у мережу своїх офіційних дилерів.

Якщо виявити дефекти на прихованих частинах складових неможливо при візуальному обстеження СЗ, визначення обсягів відновлювальних робіт пошкодженого судна (наприклад: двигуна чи силового агрегата, які знаходяться у зоні аварійного пошкодження, а також на малодоступних місцях для огляду тощо), то всі припущення щодо прихованих пошкоджень фіксуються експертом (фахівцем) у дослідженні. Роботи з усунення цих пошкоджень не включаються до вартості відновлювального ремонту до підтвердження необхідності виконання ремонтних робіт.

Судно, яке підлягає списанню (утилізації).

Списанню і подальшій утилізації (ліквідації) піддаються судна, що відслужили призначений термін, (ресурс), виведені з експлуатації і їх відновлювання економічно недоцільно для подальшого використання в якості транспортного засобу. Вартість ліквідації зазначених об'єктів рекомендується визначати за діючими на ринку цінами докової маси судна або металобрухту, отриманого від його оброблення.

Формула розрахунку вартості ліквідації судна за діючими на ринку цінами докової маси судна має наступний вигляд:

$$V_p = m_d \times C_d + \sum_{i=1}^n V_{vi} \times (1 - \Phi_{ii}) - \sum_{i=1}^k V_{доп} \quad (41)$$

де: T_d – Докова маса судна;

C_d – ціна однієї тонни докової маси судна;

V_{vi} – відновна вартість іншого елемента судна, що знаходиться в працездатному стані і має попит на ринку;

Φ_{ii} – знос іншого елемента судна;

$V_{доп}$ – додаткові витрати j-го типу (виду), які може понести судовласник на перегін судна з району (басейну) його дислокації до місця утилізації.

Формула розрахунку вартості ліквідації судна за діючими на ринку цінами на металобрухт, отриманий від його оброблення, має такий вигляд:

$$V_p = m_m \times C_m + \sum_{i=1}^n V_{vi} \times (1 - \Phi_{ii}) - \sum_{i=1}^k V_{доп} \quad (42)$$

де: T_m – маса металобрухту, одержуваного від оброблення судна;

C_m – ціна однієї тонни отриманого від розбирання судна металобрухту. Ціни C_d і C_m залежать від типу судна (суховантажне, нафтоналивне, пасажирське тощо) та його вантажопідйомності.

Враховуючи напрацьований досвід у проведених працівниками КНДІСЕ досліджень з визначення матеріальних збитків та оцінки маломірних пошкоджених судноплавних засобів на ринку України, визначення ринкової вартості пошкоджених СЗ можливо із застосуванням витратного методичного підходу – методу прямого відтворення, з урахуванням первинної ціни ідентичного чи аналогічного СЗ, у вигляді розрахунків коефіцієнтів таких як: фізичного зносу основних складових в залежності від терміну експлуатації та виду ремонту при необхідності у виконанні на судах відповідно до Таблиці № 5 за такою формулою:

$$В_{рп} = Ц_{н} \times (\Gamma / 100) \times (1 - К_{вр} / 100) \quad (43)$$

де: $Ц_{н}$ – ціна нового СЗ в Україні або в провідних країнах-експортерах;

Γ – показник ринкової вартості аналогічного СЗ, %.

$К_{вр}$ – коефіцієнт із визначення виду ремонту маломірних суден відповідно до Таблиці 5;

$В_{рп}$ – ринкова вартість пошкодженого СЗ.

Таблиця 5

Коефіцієнти з визначення виду ремонту суден

№	Види ремонту для суден	%
1.	Гарантійний ремонт (<i>протягом гарантійного терміну для відновлення властивостей судна до значень, встановлених у нормативно-технічній документації</i>)	5,0
2.	Планово-попереджувальний ремонт (<i>попередження зносу і своєчасного виявлення несправностей технічних засобів, проведення профілактичних робіт</i>)	10,0
3.	Поточний ремонт (<i>підтримання властивостей маломірного судна в заданих межах із заміною та (або) відновленням окремих швидкозношуваних технічних засобів і корпусних конструкцій</i>)	15,0
4.	Малий ремонт (<i>проводиться щорічно і за своїми характеристиками відповідає зазначеному вище поточного ремонту</i>)	20,0
5.	Середній ремонт (<i>проводиться з метою відновлення властивостей ОВТ до заданих значень із заміною і (або) відновленням технічних засобів та корпусних конструкцій</i>)	30,0
6.	Великий ремонт (<i>виконується в терміни, що встановлюються «Положенням про ремонт ОВТ»</i>)	40,0
7.	Капітальний ремонт (<i>окремих механізмів, комплектів, вузлів і елементів у відновленні їх техніко-експлуатаційних характеристик та заміною окремих секцій, встановленні нових серійних механізмів і пристроїв із більш високими і доскональними техніко-економічними та експлуатаційними характеристиками</i>)	50,0
8.	Аварійний ремонт (<i>виконується для усунення причин і наслідків пошкоджень, викликаних аварією</i>)	60,0

Примітка: Рекомендоване значення $К_{вр}$ – коефіцієнту з визначення виду ремонту маломірних суден відповідно Таблиці № 5 (аварійного ремонту) складає – 60,0 %, однак в деяких випадках може бути збільшено залежно від характеру та складності пошкоджень, але не може перевищувати значення 80,0 %.

ПРИКЛАД № 2

МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ
СУДОВИХ ЕКСПЕРТИЗ
(КНДІСЕ)

вул. Смоленська, 6, м. Київ, 03057
тел. (044) 200-29-11, (044) 200-29-29, факс (044) 200-29-11
<https://kndise.gov.ua>, e-mail: info@kndise.gov.ua, код ЄДРПОУ 02883096

Акредитований:

ENFSI (Європейська мережа судово-експертних установ) – сертифікат від 18.05.2017

НААУ – атестат від 02.07.2020 № 201141

ДП «Укрметртестстандарт» – сертифікат від 17.10.2018 № ПТ-378/18

ФДМУ – сертифікат від 29.07.2019 № 592/19

ВИСНОВОК ЕКСПЕРТА

за результатами проведення транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів у кримінальному провадженні № XXXXXXXXXXXXXXX

XX.XX.2020

№ XXXXX/20-54

15.10.2020 до КНДІСЕ надійшла постанова від 12.10.2020 старшого слідчого ВРЗСТ СУ ГУНП в XXXXXX області XXXXX поліції XXXXX Х. Х., про призначення додаткової транспортно-товарознавчої експертизи з оцінки судноплавних засобів у кримінальному провадженні, внесеному до ЄРДР за номером XXXXXXXXXXXXXXX від XX.XX.2019 за ознаками кримінального правопорушення. У постанові зазначено, що експертизу необхідно провести за наданими матеріалами провадження та кольоровими фотознімками в цифровому форматі, які містяться на оптичному диску.

Разом із супровідним листом № XXXXX-2020 від 12.10.2020 надійшла постанова та оптичний диск із цифровими фотознімками.

На вирішення експертизи поставлені питання:

1. *Яка вартість неушкодженого швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA 5000 KE, станом на XX.XX.2019 ?*

2. *Яка вартість пошкодженого швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA 5000 KE, на XX.XX.2019 ?*

3. *Яка вартість матеріального збитку, завданого власнику швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер*

UA 5000 KE, внаслідок зіткнення катера з гідроциклом, що мало місце XX.XX.2019 ?

Проведення експертизи доручено експерту: XXXXX XXXXX XXXX.

Відповідно до ст. 70 та ч. 2 ст. 102 Кримінального процесуального кодексу України експерта про кримінальну відповідальність ст. 384 Кримінального кодексу України за надання завідомо неправдивого висновку та ст. 385 Кримінального кодексу України за відмову від виконання покладених на нього обов'язків попереджений:

Експерт

Xxxxx XXXXXX

При проведенні дослідження використовувалися наступні інформаційні джерела:

1. Закон України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» від 12.07.2001 № 2658-III зі змінами та доповненнями.

2. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.12.2003 № 1891 «Про затвердження методики оцінки майна».

3. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 № 1440 «Про затвердження Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав» (далі – ПКМУ № 1440 від 10.09.2003).

4. Методичний посібник «Визначення вартості майна», Харків, 2004 (Реєстраційний код № 12.1.15 від 03.03.2010).

5. Звіт про науково-дослідну роботу «Методичні рекомендації по проведенню дослідження об'єктів водного транспорту» Київ, КНДІСЕ, 2006.

6. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка методичних рекомендацій щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових», Київ, КНДІСЕ, 2019.

7. Інформація мережі Інтернет: www.bank.gov.ua, <https://uk.wikipedia.org>.

ДОСЛІДЖЕННЯ

Вирішення поставлених питань проходило на основі наданих кольорових фотознімків у цифровому форматі, які містяться на оптичному диску, що надійшов разом із супровідним листом № XXXX-2020 від 12.10.2020.

Мета оцінки

Метою даного дослідження є визначення ринкової вартості та матеріального збитку, завданого власнику катера Bombardier Speedster 200, реєстраційний номер UA XXXX KE, внаслідок зіткнення катера з гідроциклом, що мало місце XX.XX.2019.

Основні терміни та визначення:

судно – морський термін, який застосовується до усіх видів плавучих засобів, які використовуються або можуть бути використаними в якості засобів пересування по воді. За класифікацією Регістру судноплавства України суднами

вважаються самохідні або несамохідні, плавучі споруди, що використовуються в цілях судноплавства, у тому числі судна змішаного (ріка-море) плавання.

судно – як матеріальний об'єкт має визначені фізичні характеристики, які носять стабільний характер і закладаються в період побудови судна. До таких стабільних фізичних характеристик відносяться: довжина, ширина, висота надводного борту, конструктивні особливості типу судна, матеріал корпусу, тип двигуна і деякі інші. Багато в чому фізичні характеристики судна залежать від його типу.

призначення судна є головним критерієм для застосування до судна тих чи інших вимог та визначає весь набір його функціональних характеристик і властивостей.

функціональні характеристики визначаються до початку побудови судна. Судно, у такому випадку, проектується і будується відповідно до встановлених правил для відповідності тим функціональним характеристикам, що будуть відповідати призначенню судна.

допуск судна до плавання. Судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища, відповідно до міжнародно-правових вимог до використання суден.

Методичні підходи до оцінки судноплавних засобів

За результатами вивчення законодавчих актів та нормативної бази встановлено наступне.

У відповідності до Національного стандарту № 1 (ПКМУ № 1440 від 10.09.2003) – ринкова вартість – вартість, за яку можливе відчуження об'єкта оцінки на ринку подібного майна на дату оцінки за угодою, укладеною між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу.

Для проведення оцінки майна застосовуються такі основні методичні підходи:

- витратний;
- дохідний;
- порівняльний.

Визначення ринкової вартості об'єкта оцінки можливе із застосуванням усіх методичних підходів у разі наявності необхідної інформації.

Істотними умовами при проведенні досліджень із визначення вартості будь-якого майна є визначення базових вихідних даних та проведення обов'язкових оціночних процедур, якими є:

- ідентифікація та класифікація майна;
- визначення мети, з якою проводиться оцінка;
- визначення виду вартості майна, яке оцінюється;
- визначення дати оцінки;
- окреслення методичних засад дослідження;

- обґрунтування застосованих припущень та обмежень;
- визначення фактору реального стану.

Оскільки експертиза проводиться за матеріалами провадження, а саме, за кольоровими фотографіями пошкодженого внаслідок зіткнення катера *Bombardier Speedster 200*, реєстраційний номер *UA XXXX KE*, із гідроциклом *XX.XX.2019*, матеріальний збиток буде визначено з урахуванням номенклатури тільки тих складових, ступінь та характер пошкоджень яких можливо було визначити за наявними на фотознімках, станом та у цінах на дату зіткнення *XX.XX.2019*.

Ідентифікацію об'єкта дослідження наведено в Таблиці № 1, відповідно до інформації, яка міститься в наданих документах.

Таблиця 1.

Загальна технічна характеристика об'єкта дослідження катера марки «Bombardier Spidster 200»	
ідентифікаційний номер корпусу	CCC – XXXXXXXX
марка	«Bombardier»
модель	«Speedster 200»
реєстраційний номер	UA XXXX KE
матеріал корпусу	Скловолокно – GRP
побудований (випуск) катер, рік	2006
довжина (метри/фути)	6,02 м
Ширина	2,44 м
стаціонарні двигуни в к-ті 2-шт.	марки «Rotax 4Тec SCIC», 430 к. с.
термін експлуатації катера станом на дату зіткнення <i>XX.XX.2019</i>	13,68 років

Відповідно інформації із мережі Інтернет, виробником у 2012 р. швидкісні катери марки «Bombardier Speedster 200» знято з виробництва. (Підстава сайт: <https://uk.wikipedia.org> Вікіпедія).

Відповідно до проведеного дослідження щодо продажу аналогічних катерів марки «Bombardier Speedster 200» встановлено, що основний критерій, а саме, рік виготовлення, не впливає на вартість пропозицій продажу в мережі Інтернет.

Досліджуваний виріб відносяться до категорії товарів, щодо яких здійснюється вільний режим ціноутворення (згідно зі ст. 7 Закону України «Про ціни та ціноутворення»).

По першому питанню

Проведеним маркетинговим дослідженням пропозицій до продажу судноплавних засобів на ринку України встановлено, що в загальнодоступних довідниках відсутня цінова інформація для ідентичних чи аналогічних СЗ.

Відповідно до відповіді на запит офіційного дилера торгової марки BRP на ринку України, ціна нового швидкісного катера «Bombardier Speedster 200» складала 55 099,00 \$.

Таким чином, враховуючи вищевикладене, у разі неможливості визначення ринкової вартості СЗ із застосуванням середньої вартості продажу (пропозиції), заснованої на аналізі цін аналогічних судноплавних засобів, використовується витратний методичний підхід – метод прямого відтворення, з урахуванням первинної ціни ідентичного чи аналогічного СЗ, у вигляді розрахунків коефіцієнта фізичного зносу основних складових СЗ за такою формулою:

$$B_{cp} = C_n \times K_z \times (Г / 100)$$

де: C_n – ціна нового СЗ в Україні або в провідних країнах-експортерах;

K_z – коефіцієнт функціонального зносу СЗ;

$Г$ – показник ринкової вартості аналогічного СЗ, %.

Коефіцієнт ($Г$) зменшення фізичного зносу (знецінення) ринкової вартості ОВТ, виходячи з ціни нового аналогічного СЗ та з урахуванням його терміну експлуатації – 13,68 років у розрахунках буде наведено опосередковане значення для визначеного строку експлуатації відповідно до Графіку № 1 (Підстава: НДР «Методичні рекомендації щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових» від 2019 Київ КНДІСЕ).

Коефіцієнт ($Г$) зменшення фізичного зносу (знецінення) ринкової вартості ОВТ: виходячи з ціни нового аналогічного СЗ та з урахуванням терміну експлуатації понад 11 років, в розрахунках буде наведено опосередковане значення, що становить 28 % між лініями, які відображають граничні значення показника ринкової вартості плавзасобу від 24 % до 36 % (Підстава: відповідно НДР «Методичні рекомендації щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових» від 2019 Київ КНДІСЕ, Таблиця № 1 розділ № 5 «моторні човни»).

Таблиця 1.

№	Назва	Строк експлуатації (у роках)														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1.	Легкі вітрильні човни (ял, швербот)	78	68	60	56	52	48	46	44	42	39	37	36	34	32	30
		58	52	48	43	39	38	36	34	32	30	29	28	27	26	24
2.	Катамарани	78	69	62	58	53	49	47	43	40	38	36	34	32	31	29
		60	53	48	44	40	38	36	32	31	29	28	27	26	25	22
3.	Вітрильні човни	83	75	68	64	60	58	55	53	51	49	48	47	46	45	42
		65	58	53	49	47	44	42	41	39	38	37	36	35	33	31
4.	Яхти вітрильного спорту	87	79	74	69	66	63	60	58	56	54	51	49	38	37	36
		68	61	57	53	51	49	47	45	42	41	40	39	28	27	26
5.	Моторні човни	75	66	60	55	51	49	48	46	43	40	38	36	34	32	30
		58	51	47	42	39	38	37	36	33	31	29	28	26	25	24
6.	Моторні яхти	81	71	65	59	56	52	49	47	44	42	40	38	37	35	33
		63	55	49	46	43	40	38	36	34	31	30	29	28	27	25
7.		66	57	50	45	40	38	36	33	31	30	29	28	27	26	25

№	Назва	Строк експлуатації (у роках)														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Гумові надувні човни та лодки, рафти, плоты	51	43	38	34	31	29	28	26	25	24	23	22	21	20	19
8.	Водні мотоцикли	63	56	51	46	41	38	32	29	27	24	-	-	-	-	-
		49	43	39	36	31	29	26	22	20	18	-	-	-	-	-
9.	Підвісні (кормові) двигуни	62	56	52	49	47	45	44	42	40	38	37	36	35	34	33
		50	46	42	39	38	37	36	34	32	31	30	29	28	27	27
10.	Стаціонарні двигуни	60	52	47	42	39	36	32	30	28	25	23	21	20	19	18
		50	42	38	34	32	29	27	25	23	21	20	19	18	17	16
11.	Кормові приводи	60	53	48	44	40	38	35	32	30	28	26	25	22	21	20
		50	43	39	36	32	30	29	27	25	23	21	20	19	18	17
12.	Трейлери	70	64	58	53	48	44	39	36	34	31	29	26	23	21	20
		60	55	49	46	41	38	35	31	29	27	25	23	20	19	18

Таким чином, враховуючи, що експертиза проводиться за матеріалам провадження, з визначенням вартості моторного човна на минулу дату, тобто, від ціни нового СЗ із урахуванням опосередкованого значення (Г), в результаті отримана вартість буде відповідати об'єкту дослідження, станом на дату оцінки ХХ.ХХ.2019.

$$V_p = 55\,099,00 \text{ \$} \cdot X\,28/100 = 15\,427,72 \text{ \$}.$$

Отже, з урахуванням наведеного в дослідницькій частині, вартість неушкодженого швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA XXXX KE, станом на ХХ.ХХ.2019 складала: 15 427,72 \$., в перерахунку згідно офіційного курсу станом на ХХ.ХХ.2019 НБУ 1 \$.= 25,310639 відповідно становить: 390 485,45 грн (триста дев'яносто тисяч чотириста вісімдесят п'ять грн 45 коп.).

По другому питанню

Відповідно до наданих кольорових фотографій встановлено, що досліджуваний швидкісний моторний катер марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA XXXX KE, в результаті зіткнення ХХ.ХХ.2019 отримав значні аварійні пошкодження повздовж лівої сторони корпусу (дивись наведені нижче фотознімки).

Довідково. Виробником у 2012 році швидкісні катери марки «Bombardier Speedster 200» знято з виробництва. Згідно інформації офіційного дилера торгової марки BRP на ринку України, нижня та верхня частини корпусу не поставлялися та не поставляються в якості запасних частин.

Відповідно до міжнародної практики провідних світових суднобудівників маломірних суден, для подальшої експлуатації із повним та безпечним використанням технічних характеристик об'єкта дослідження, при отриманих

пошкодженнях корпусу, замінюють такі складові: нижню та верхню частини корпусу.



Фото 1.

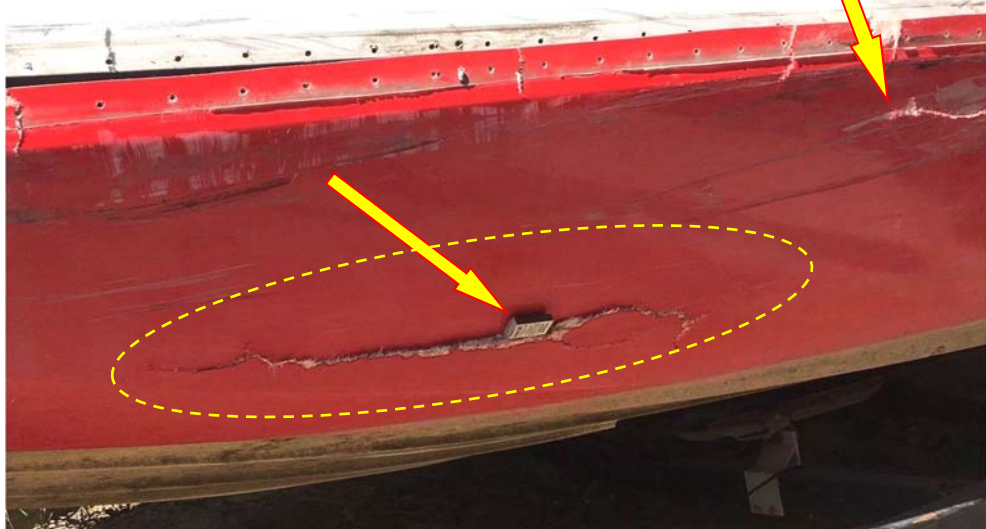


Фото 2.

Відповідно до вищевикладеного, та враховуючи напрацьований досвід у проведених працівниками КНДІСЕ досліджень із визначення матеріальних збитків та оцінки маломірних судноплавних засобів на ринку України, визначення ринкової вартості пошкодженого об'єкта дослідження із

застосуванням витратного методичного підходу – методу прямого відтворення, з урахуванням первинної ціни ідентичного чи аналогічного СЗ, у вигляді розрахунків коефіцієнтів таких як: фізичного зносу основних складових ПЗ залежно від терміну експлуатації та виду ремонту при необхідності виконання на маломірних судах відповідно до Таблиці № 2 за такою формулою:

$$B_{PI} = C_H \times (G / 100) \times (1 - K_{BP} / 100)$$

де: C_H – ціна нового СЗ в Україні або в провідних країнах-експортерах;

G – показник ринкової вартості аналогічного СЗ, %.

K_{BP} – коефіцієнт із визначення виду ремонту маломірних суден відповідно до Таблиці № 2;

B_{PI} – ринкова вартість пошкодженого СЗ.

Таблиця 2

Коефіцієнт з визначення виду ремонту маломірних суден

№	Види ремонту для маломірних суден	%
1.	Гарантійний ремонт <i>(протягом гарантійного терміну для відновлення властивостей судна до значень, встановлених у нормативно-технічній документації)</i>	– 5,0
2.	Планово-попереджувальний ремонт <i>(попередження зносу і своєчасного виявлення несправностей технічних засобів, проведення профілактичних робіт)</i>	– 10,0
3.	Поточний ремонт <i>(підтримання властивостей маломірного судна в заданих межах з заміною та (або) відновленням окремих швидкозношуваних технічних засобів і корпусних конструкцій)</i>	– 15,0
4.	Малий ремонт <i>(проводиться щорічно і за своїми характеристиками відповідає зазначеному вище поточному ремонту)</i>	– 20,0
5.	Середній ремонт <i>(проводиться з метою відновлення властивостей ОВТ до заданих значень із заміною і (або) відновленням технічних засобів та корпусних конструкцій)</i>	– 30,0
6.	Великий ремонт <i>(виконується в терміни, що встановлюються «Положенням про ремонт ОВТ»)</i>	– 40,0
7.	Капітальний ремонт <i>(окремих механізмів, комплектів, вузлів і елементів у відновленні їх техніко-експлуатаційних характеристик та заміною окремих секцій, встановленні нових серійних механізмів і пристроїв із більш високими і досконалішими техніко-економічними та експлуатаційними характеристиками)</i>	– 50,0
8.	Аварійний ремонт <i>(виконується для усунення причин і наслідків пошкоджень, викликаних аварією)</i>	– 60,0

$$B_{PI} = 55\,099,00 \$ \cdot 28/100 \times (1 - 60,00/100) = 6\,171,09 \$$$

Таким чином, вартість пошкодженого об'єкта дослідження швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA XXXX KE, станом на XX.XX.2019 в розрахунках буде наведено значення – 60% відповідно до Таблиці № 2 (необхідно виконати Аварійний ремонт для усунення причин і наслідків пошкоджень, викликаних аварією), складала: **6 171,09 \$**, в перерахунку згідно офіційного курсу НБУ станом на XX.XX.2019 1 \$ = 25,310639 відповідно становить: **156 194,23 грн** (сто п'ятдесят шість тисяч сто дев'яносто чотири грн. 23 коп.).

По третьому питанню

Оскільки нижня та верхня частини корпусу офіційними дилерами на ринок України не поставлялись та не поставляються, то вартість відновлюваного ремонту у разі виконання на об'єкті дослідження, суттєво буде впливати на його подальшу безпечну експлуатацію.

Тобто, в даному випадку, відповідно до вимог заводу-виробника, з технологічної точки зору не можливо проведення ремонтно-відновлювальних робіт по усуненню пошкоджень на об'єкті дослідження, оскільки основний елемент човна пошкоджений, а його ремонт неможливий та співставний із виготовленням нового моторного катера, вартість матеріального збитку, завданого власнику швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA XXXX KE, внаслідок зіткнення катера з гідроциклом, що мало місце XX.XX.2019, відповідає вартості неушкодженого катера: 390 485,45 грн (триста дев'яносто тисяч чотириста вісімдесят п'ять грн 45 коп.),

ВИСНОВКИ

1. Вартість неушкодженого швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA XXXX KE, станом на XX.XX.2019, складала: 390 485,45 грн (триста дев'яносто тисяч чотириста вісімдесят п'ять грн 45 коп.).

2. Вартість пошкодженого швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA XXXX KE, на XX.XX.2019, складала: 156 194,23 грн (сто п'ятдесят шість тисяч сто дев'яносто чотири грн 23 коп.).

3. Відповідно до наведеного в дослідницькій частині, вартість матеріального збитку завданого власнику швидкісного моторного катера марки «Bombardier Speedster 200», реєстраційний номер UA XXXX KE, внаслідок зіткнення катера з гідроциклом, що мало місце XX.XX.2019, складала: 390 485,45 грн (триста дев'яносто тисяч чотириста вісімдесят п'ять грн 45 коп.).

6.4 Терміни та їх визначення

базова комплектність СЗ – серійного виготовлення без додаткового обладнання і конструкційних складових частин спеціального (додаткового) призначення;

версія (модифікація) СЗ – сукупність одного типу, які належать до однієї моделі і не мають відмінностей у технічних характеристиках;

виробник СЗ – фізична або юридична особа, що відповідає за перетворення складових частин в єдине працездатне ціле, тобто за складання ПЗ і однозначність його ідентифікаційного номера;

вихідні дані – документи, в яких містяться характеристики об'єкта оцінки;

дата оцінки – дата (число, місяць та рік), на яку проводиться оцінка майна та визначається його вартість;

допуск судна до плавання – судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища, відповідно до міжнародно-правових вимог до використання суден;

ідентифікаційний номер (корпуса та складових) – структуроване поєднання літерно-цифрових позначень, що надаються виробником СЗ з метою його ідентифікації;

ідентифікація об'єкта оцінки та пов'язаних з ним прав – встановлення відповідності об'єкта оцінки наявним вихідним даним та інформації про нього;

комплектність СЗ (складової частини) – перелік складників та опцій, що відповідають специфікаціям виробника ОВТ (складової частини);

модель (варіант) СЗ – сукупність СЗ одного типу, які не мають відмінностей за типом;

оновлення – заміна складника, що був у користуванні, на новий;

опція – додаткове оснащення ОВТ не передбаченими базовою комплектністю складниками з варіантами їх виконання, що підвищують його споживчі і технічні якості;

призначення судна – головний критерій для застосування до судна тих чи інших вимог, що визначає весь набір його функціональних характеристик і властивостей;

ринкова вартість СЗ (його складників) – вартість, за яку можливе відчуження ОВТ (його складників) на ринку подібного СЗ (його складників) на дату оцінки за договором, укладеним між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу;

СЗ аналогічний – істотні ознаки якого (тип, конструкція, призначення, тип та робочий об'єм двигунів, тип складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність тощо) схожі до відповідних ознак оцінюваного ПЗ;

СЗ ідентичний – основні ознаки і параметри якого (виробник, країна походження, тип, модель, конструкція, призначення, тип та робочий об'єм двигунів, тип складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного ОВТ; розбіжності можуть стосуватися комплектності та укомплектованості ОВТ, мотопробігу та технічного стану;

СЗ новий – який жодного разу не був зареєстрований з метою одержання дозволу на його експлуатацію в уповноважених державних органах (у тому числі у країні – експортері ОВТ);

судно як матеріальний об'єкт – має визначені фізичні характеристики, які носять стабільний характер і закладаються в період побудови судна; до таких стабільних фізичних характеристик відносяться: довжина, ширина, висота надводного борту, конструктивні особливості типу судна, матеріал корпусу, тип двигуна та деякі інші; багато в чому фізичні характеристики судна залежать від його типу;

судно – узагальнювальний морський термін, який застосовується до усіх видів плавучих засобів, які використовуються або можуть бути використаними в якості засобів пересування по воді; за класифікацією Регістру судноплавства України суднами вважаються самохідні або несамохідні плавучі споруди, що використовуються в цілях судноплавства, у тому числі судна змішаного (ріка-море) плавання;

транспортний засіб, що був у користуванні – СЗ, на який уповноваженими державними органами (у тому числі у країні – експортері ОВТ) були видані або є реєстраційні документи, які дають право на його експлуатацію;

функціональні характеристики – визначаються до початку побудови судна; судно, у такому випадку проектується і будується відповідно до встановлених правил для відповідності тим функціональним характеристикам, що будуть відповідати призначенню судна.

ВИСНОВКИ

Розвиваючись і вдосконалюючись на базі загального науково-технічного прогресу судова експертиза є невід'ємною частиною судочинства, сприяючи становленню фактичних обставин правопорушень, які можуть відноситися до будь-якого елементу предмету доказування.

В умовах криміналізації суспільства, збільшення питомої ваги неочевидних правопорушень, роль судової експертизи як об'єктивного джерела доказів неухильно зростає.

Найчастіше експертизу використовують в якості процесуального засобу перевірки та уточнення зібраних у судочинстві доказів. За її допомогою встановлюються походження і причинні зв'язки окремих фактів, ознак, механізмів їх утворення, час появи і протікання окремих явищ (смерть, гальмування, горіння, розкладання тощо).

Експертні дослідження забезпечують вирішення питань про тотожність особи, предметів, тварин, речовин, про їх групову належність тощо. Вони дозволяють з'ясувати склад речовини, дати якісну і кількісну характеристику її елементів. За допомогою експертизи встановлюються факти, що мають юридичне значення (вік, алкогольне сп'яніння, стан людини, статева зрілість тощо).

Як і в будь-якій науковій та практичній галузі в судово-експертній діяльності існують проблеми, які вимагають вирішення. Проте, проблеми теорії судової експертизи розглядаються представниками науки процесуального права і криміналістики, як правило, в межах своєї спеціальності. Процесуалісти і криміналісти не вникають в особливості теоретичних положень судової експертизи, що безумовно збільшує предмет їхніх досліджень, а в деяких випадках призводить до помилок у теоретичних розробках і практичних рекомендаціях.

Ті ж самі недоліки спостерігаються і в експертів, які не пов'язують наукові положення та методичні пропозиції, експертні дослідження з криміналістичною тактикою і методикою розслідування правопорушень.

Актуальність даної роботи особливо зростає у зв'язку з необхідністю змін деяких положень і доопрацювання низки недостатньо ефективних норм Кримінального процесуального кодексу України. Більшість досліджень у сфері проведення і використання судових експертиз здійснено до прийняття Кримінального-процесуального кодексу України 2012 року, низка положень якого концептуально змінила основні положення призначення і проведення судових експертиз.

У даній роботі зроблена спроба заповнити наявні прогалини у науковій літературі. Пропонований навчальний посібник відображає новий підхід до методики проведення окремих видів судових експертиз. В ньому автори мають

намір зв'язати теоретичні, процесуальні, організаційні й методичні основи проведення експертиз: ідентифікація особи за ознаками зовнішності, автотехнічна експертиза; експертне дослідження з оцінки колісних транспортних засобів та їх складових; інженерно-транспортна експертиза; дослідження подій на водному транспорті; експертне дослідження з оцінки судноплавних засобів у процесі розслідування правопорушень і розгляду справ у судах.

Автори свідомо зосереджують основну увагу на спірних і невирішених або малодосліджених питаннях методики проведення зазначених експертиз.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Акулов В. И., Лукьянчиков Б. Е., Старушкевич А. В. Информационные свойства человека и их использование в работе органов внутренних дел: учеб. пособие. Киев: НВТ Правник- НАВСУ, 2000. 44 с.

2. Антологія сиску: в 14 томах / відп. ред. Ю. І. Римаренко; Київ. нац. ун-т внутр. справ, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України та ін. Київ: Знання України, 2005. Т. 1: Документи та матеріали з кримінального сиску (1397-1918 pp.). 596 с.

3. Антонюк П. Є., Свобода Є. Ю., Михальчук Т. В. Висновок спеціаліста як джерело доказів у кримінальному провадженні: аналіз процесуальної спроможності. *Криміналістика і судова експертиза*. Київ, 2021. Вип. 66. С. 88-95.

4. Белкин Р. С. Курс советской криминалистики: пособие. Москва: изд-во Акад. МВД СССР, 1978. Т. 2: Частные криминалистические теории. 410 с.

5. Брайчевская Е. Ю., Зюскин Н. М. О возможностях идентификации личности по чертам внешности. *Вопросы судебной экспертизы*: материалы научной конференции (Ленинград, 28.06 – 02.07.1960). Ленинград, 1960. С. 86-87.

6. Бурик В. И., Пилипчук В. Ф. Признаки внешности человека и их использование в розыскной деятельности: справочное пособие. Киев: РИО МВД УССР, 1982. 272 с.

7. Буров С. А. Фотосовмещение как самостоятельный метод отождествления личности неизвестного трупа по черепу и прижизненной фотографии. *Сборник научных работ Саратовского отделения ВНОСМиК*. Саратов, 1961. Вып. 3. С. 105-116.

8. Ващук О. П., О современном содержании криминалистической классификации признаков внешности человека. *Уголовное производство: процессуальная теория и криминалистическая практика*: материалы международной научно-практической конференции (Симферополь, 24-24.04.2014) / Таврический нац. университет имени В. И. Вернадского. Симферополь, 2014. С. 14-15.

9. Великий тлумачний словник сучасної української мови / МОН України; уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2004. 1425 с.

10. Воробей О. В. Історія виникнення та розвитку ідентифікації особи за ознаками зовнішності. *Криміналістичний вісник*. Київ: Видав. дім «Ін Юре», 2008. № 1 (9). С. 191-198.

11. Вороновский Н. Д. Уголовная техника. Начальный курс: Практическое руководство для работников органов расследования. Москва: изд-во НКВД РСФСР, 1931. 169 с.

12. Гвоздецька Г. П. Криміналістичне вчення про зовнішність людини. *Судово експертна діяльність: сучасний стан та перспективи розвитку*: збірник матеріалів круглого столу (Київ, 23.04.2015). С. 101-104.

13. Гейндль Р. Уголовная техника. Из мастерской уголовного розыска; перев. с нем. Москва: Право и Жизнь, 1925. 83 с.
14. Герасименко О. І. Словник-довідник термінів судової медицини. Київ: ІнЮре, 2002. 484 с.
15. Герасимов М. М. Основы восстановления лица по черепу. Москва: Гос. изд-во «Сов. наука», 1949. 190 с.
16. Гомберг Б. И. Опыт изложения основных начал этиологии преступления. Киев: тип. 2 артели, 1911. Ч. 1: Чезаре Ломброзо и уголовная антропология. 160 с.
17. Гончаренко В. И., Бергер В. Е. Криминалистика и криминалисты. Киев: Выща шк. Изд-во при Киев. ун-те, 1989. 128 с.
18. Грановский Г. Л. Свойства как объекты экспертного исследования и их признаки. *Новые разработки и дискуссионные проблемы теории и практики судебной экспертизы: Экспресс-информация*. Москва, 1983. Вып. 6. С. 1-13.
19. Гросс Г. Руководство к расследованию преступлений Москва, 1930. 139 с.
20. Грузкова В. Г. Комплекс судебных экспертиз и комплексная судебная экспертиза. *Криминалистика и судебная экспертиза*. Киев: Министерство юстиции Украины, 2003. Вып. 51. С. 3-11.
21. Гулкевич З. Т. Про питання і проблемні аспекти габітології – криміналістичного вчення про дослідження зовнішності людини. *Вісник Черновицького факультету НУ «Одеська юридична академія»*, 2018. № 1. С. 140-153.
22. Гусев А. А. Методика производства судебных экспертиз в целях установления личности по чертам внешности: учебно-методическое пособие. Москва: Высш. курсы усовершенств. юристов, 1960. 30 с.
23. Дафт Р. Л. Менеджмент: пер с англ. Санкт-Петербург: Питер. 2000. 832 с.
24. Дзюбенко К. А., Коломійцев А. К., Чайковський Ю. Б. Анатомія людини: підручник. У 2-х частинах. Київ, 2004. Ч. 1. 690 с.
25. Дубягин Ю. П. Криминалистическое отождествление человека в обычных условиях расследования и чрезвычайных ситуациях: дисс. ... д-ра юрид. наук: 12.00.09 / Московский государственный открытый университет. Москва, 2002. Ч. 1. 554 с.
26. Експертизи у судочинстві України: навч.-наук. посібник / Бойченко С. Б., Бояров В. І., Будко Т. В. та ін. / за заг ред. В. Г. Гончаренка, І. В. Гори. Київ: Юрінком Інтер, 2017. 504 с.
27. Енциклопедія судової експертизи / Н. І. Клименко, В. П. Бахін, Т. В. Будко, П. В. Цимбал; за ред. Н. І. Клименко. Ірпінь: Нац. ун-т ДПС України, 2013. 182 с.
28. Європейська конвенція про взаємну допомогу у кримінальних справах. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_036#Text (дата звернення: 04.05.2023).
29. Жолнович І. В. Теоретичні проблеми та питання практики криміналістичного опису особи за її зовнішністю: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.009.09. Київ, 2007. 20 с.

30. Завизист Н. В. Применение угловых измерений признаков лица в портретно-криминалистической экспертизе / Юрид. комис. при Совете Министров УССР. Киев: б. и., 1970. 32 с.
31. Законы Ману / перевод С. Д. Эльмановича. Москва: Изд-во восточ. лит-ры, 1960. 362 с.
32. Звіт щодо оцінки впровадження Кримінального процесуального кодексу України / М. Лінгбо, Д. МакБрайд, Е. Сванідзе; в рамках проекту Ради Європи «Підтримка реформи кримінальної юстиції в Україні», що фінансується Урядом Данії. Переклад з англ. Квітень 2015. 71 с. URL: <https://rm.coe.int/168044f56b> (дата звернення: 04.05.2023).
33. Зинин А. М. Габитоскопия и портретная экспертиза: курс лекций. Москва: Моск. Акад МВД России. 2002. 157 с.
34. Зинин А. М. Руководство по портретной экспертизе: учебное пособие. Москва: ЭКСМО, 2006. 208 с.
35. Зинин А. М. Установление преступников и других лиц по признакам внешности. Омск, 1982. 160 с.
36. Зинин А. М., Снетков В. А. Влияние ретуши фотоснимков на отождествление лиц по фотокарточкам. Москва: Изд-во ВНИИ МВД СССР, 1969. 20 с.
37. Зловживання повноваженнями з боку правоохоронних органів у їх стосунках з бізнесом: системний звіт / Я. Грегірчак, О. Співак, О. Хоменко, О. Крикавський; під керівництвом бізнес-омбудсмена Альгірдаса Шемени. Січень 2016. 26 с. URL: https://boi.org.ua/media/uploads/sysrep_criminal_ukr_final.pdf (дата звернення: 04.05.2023).
38. Ильин Н. Н. Проблемные вопросы, связанные с производством портретных экспертиз по видеоизображениям. *Актуальные проблемы в сфере судебно-экспертно-оценочной деятельности: материалы Международной науч.-практ. конференции. Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. Вып. 4. Ч. II. Юридические науки.* Тула: Изд-во ТулГУ, 2013. С. 243-247.
39. Ідентифікація людини за ознаками зовнішності: наук.-практ. посіб. / В. Ю. Шепітько та ін. Харків: Гриф, 2003. 112 с.
40. Ієрусалимов І. О., Садченко О. О., Сокиран М. Ф. Ідентифікація особи за ознаками зовнішності: метод. рекоменд. / МВС України, НАВС. Київ: 2011. 49 с.
41. Іщенко А. В. Методологічні проблеми криміналістичних наукових дослідень: монографія. Київ: НАВСУ. 359 с.
42. Калюга К. Окрема криміналістична теорія про зовнішні ознаки та властивості особи злочинця: монографія. Запоріжжя: КСК-Альянс, 2017. 296 с.
43. Кирсанов З. И. Экспертное отождествление личности по фотопортретам с применением математических методов исследования. Москва: ВШ КГБ при СМ СССР, 1968. 194 с.
44. Кирсанов З. И., Орлов П. Г. Идентификационное значение признаков внешности. *Вопросы криминалистики и судебной экспертизы: материалы научной конференции.* Душанбе, 1962. Сб. 2. С. 280-283.

45. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.05.2023).
46. Комаха В. В. До питання стосовно хронології створення окремих криміналістичних установ. *Актуальні проблеми держави і права*: збірник наукових праць / Одеська національна юридична академія. 2008. Вип. 44. С. 245-250.
47. Комаха В. О. Становлення і розвиток судової експертизи та судово-експертних установ на Півдні України (За матеріалами перших двох етапів становлення і розвитку Одеського науково-дослідного інституту судових експертиз 1914-1941 рр.): монографія. Одеса: Юридична література, 2002. 512 с.
48. Конвенція ООН про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) 1976 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_017#Text (дата звернення: 04.05.2023).
49. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text (дата звернення: 04.05.2023).
50. Кондаков Н. И. Логический словарь-справочник / АН СССР. Ин-т философии. Москва: Наука, 1975. 717 с.
51. Конюшенко Я. Підстави проведення експертизи у кримінальному провадженні. *KELM*. 2020. № 4 (32), vol. 2. С. 49-54. URL: <http://kelmczasopisma.com/ru/jornal/18> (дата звернення: 04.05.2023).
52. Кривак Т. П. Організація Об'єднаних Націй у сучасному світі та питання судової експертизи в її діяльності. *Криміналістика і судова експертиза*. 2022. Вип. 67. С. 94-103 URL : <https://digest.kndise.gov.ua/wp-content/uploads/2022/08/Кривак67.pdf> (дата звернення: 04.05.2023).
53. Криміналістична техніка: навчальний посібник / Арешонков В. В., Біленчук П. Д., Волошин О. Г. та ін.; Українська академія бізнесу і підприємництва. Київ: КИЙ, 2009, Кн. 2. 416 с.
54. Криміналістика: техніка и тактика расследования преступлений: учебник / под ред. А. Я. Вышинского. Москва: Юридическое издательство НКЮ Союза ССР, 1938. 540 с.
55. Криміналістика: учебник / Алексеев Н. С., Бабаева Э. У., Базанова И. Ф. и др.; отв. ред. И. Ф. Крылов. Ленинград: Изд-во Ленингр. ун-та, 1976. 591 с.
56. Криміналістика: учебник / Винберг А. И., Комаринец Б. М., Митричев С. П.; под ред. А. И. Винберга, С. П. Митричева. Москва: Госюриздат, 1950. Ч. 1. 304 с.
57. Криміналістика: учебник / под ред. А. Я. Вышинского. Москва: Гос. издат «Советское законодательство», 1935. Кн. 1: Техника и тактика расследования преступлений. 251 с.
58. Криміналістическая идентификация человека по признакам внешности: учебное пособие / Зинин А. М., Газизов В. А., Овсянникова Н. М. и др.; под ред. А. М. Зинина. Москва: Юрайт, 2018. 311 с.

59. Криминалистическая экспертиза: учебник / под ред. А. Н. Самончика, Ф. П. Сова; Высш. школа МВД СССР. Методика проведения отдельных видов криминалистических исследований / В. С. Аханов, Л. А. Винберг, В. А. Жбанков и др., 1973. Вып. 8. 243 с.

60. Криминалистическая экспертиза: учебник. Вып. 5. Раздел 6: Судебная баллистика. Раздел 7: Отождествление личности по внешним признакам / под общ. ред. В. С. Аханов, В. А. Снетков. Москва: НИ и РИО ВШ МООП СССР, 1967. 180 с.

61. Криміналістика: підручник / Біленчук П. Д., Салтевський М. В., Старушкевич А. В. та ін.; за ред. П. Д. Біленчука. Київ: Українська правнична фундація, Вид-во «ПРАВО», 1997. 256 с.

62. Кримінальна реєстрація та криміналістичні обліки: курс лекцій / Кофанов А. В., Мендус С. І., Свобода Є. Ю. та ін. Київ: ТОВ «Три К», 2011. 148 с.

63. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

64. Кристи Н. М., Алексеев В. Ф. Экспертные задачи комплексного исследования механизма взаимодействия кузова транспортного средства с находившимися в нем людьми. *Проблемы организации и проведения комплексных экспертных исследований: материалы Всесоюзной научно-практической конференции* (Рига, 5-6.12.1984). Москва: ВНИИСЭ, 1985. С. 154-156

65. Крылов И. Ф. В мире криминалистики. Ленинград: Изд-во Ленинград. ун-та, 1980. 278 с.

66. Лебедев В. И. Искусство раскрытия преступлений. Санкт-Петербург: Типография Министерства Внутренних Дел, 1909. Т. 2: Антропометрия, 197 с.

67. Логвиненко І. М. В обіймах Феміди. Розповіді про криміналістику. Київ: Дніпро, 1988. 399 с.

68. Ломброзо Ч. Новейшие успехи науки о преступнике (L'Anthropologie criminelle et ses récents progrès par C. Lombroso) / Cesare Lombroso. Санкт-Петербург: Н. К. Мартынов, 1892. 160 с.

69. Ломброзо Ч. Преступление / С. Lombroso. Санкт-Петербург: Н. К. Мартынов, 1900. 140 с.

70. Манько Є. С. Зовнішність людини як об'єкт криміналістичного дослідження, їх властивості, елементи та ознаки. *Криміналістичний вісник*. 2018. № 1 (29). С. 52-57.

71. Манько Є. С. Історія розвитку, поняття та теоретичні основи ідентифікації особи за ознаками зовнішності. *Криміналістичний вісник*. 2017. № 1 (27). С. 148-153.

72. Марголин А. Д. Роль и значение Ломброзо в эволюции понятий о преступлении и наказании. Киев: тип. С. Г. Слюсаревского, 1910. 20 с.

73. Медико-криминалистическая идентификация: Настол. кн. судеб.-мед. эксперта / С. С. Абрамов, И. А. Гедыгушев, В. Н. Звягин и др.; под общ. ред.

В. В. Томилина; Респ. центр судеб.-мед. экспертизы М-ва здравоохранения Рос. Федерации. Москва: Изд. группа НОРМА-ИНФРА-М, 2000. 465 с.

74. Методика ідентифікації особи за ознаками зовнішності за матеріальними зображеннями / уклад. А. М. Коструб, О. С. Павленко, Т. Г. Чашницька. Київ: ДНДЕКЦ МВС України, 2013. 31 с.

75. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251#Text (дата звернення: 04.05.2023).

76. Міщенко Н. І. Студентська субкультура як фактор соціалізації особистості. *Вісник Житомирського державного університету імені Івана Франка*. 2010. № 24. С. 191-193.

77. Нізовцев Ю. Ю. Ідентифікація особи за ознаками зовнішності: методичні рекомендації. Київ: ІСТЕ СБУ, 2013. 52 с.

78. Осипенко І. П., Стеченко К. Л. Зовнішність людини як об'єкт криміналістичного дослідження: поняття і проблемні аспекти. *Юридичний науковий електронний журнал*. № 11, 2021 С. 721-724 URL: http://www.lsej.org.ua/11_2021/184.pdf (дата звернення: 04.05.2023).

79. Основи судової експертизи: навч. посіб. для фахівців, які мають намір отримати або підтвердити кваліфікацію суд. експерта / Харків. НДІ суд. експертиз ім. М. С. Бокаріуса, Одес. НДІ суд. експертиз, Н.-д. центр суд. експертизи з питань інтелект. власності; авт.-уклад.: Головченко Л. М. та ін. Харків: Право, 2016. 925 с.

80. Пазинич Т. А. Ознаки зовнішності людини, їх особливості та значення для вирішення окремих завдань розслідування. *Криміналістичний вісник*. 2011, № 2 (16). С. 71-75.

81. Пересункин А. Ю. Словесный портрет: лекция. Москва: Изд-во МВШ МВД РСФСР, 1960. 50 с.

82. Пересункин А. Ю. Криминалистическое отождествление личности по внешним признакам (судебная габитология). *Криминалистика. учебник* / Белкин Р. С., Жарский В. Е., Лузгин И. М. и др.; под ред. Р. С. Белкина, Б. А. Викторова. Москва: Юрид. лит., 1976. С. 197-207.

83. Печніков В. С. Є така служба ...: У 2 т. / під ред. І. П. Красюка, Київ: Еліт-Прінт. 2011 т. 1, ч. 1. 585 с.

84. Подволоцкий И. Н. Соотношение понятий «элемент внешнего облика человека» и «признак внешнего облика человека» в габитоскопии. *Lex Russica*. Москва: Изд-во МГЮА, 2011. № 3. С. 555-565.

85. Полевой Н. С. Об одном методе машинного анализа изображений и его применении в идентификационных исследованиях. *Правовая кибернетика*. Москва, 1973. С. 200-210.

86. Положення про порядок розслідування та обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 05.11.2003 № 857, зареєстроване в Міністерстві юстиції

України 20.01.2004 за № 84/8683 (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0084-04#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

87. Положення про Центральну експертно-кваліфікаційну комісію при Міністерстві юстиції України та атестацію судових експертів, затверджене наказом Міністерства юстиції України від 03.03.2015 № 301/5. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0249-15#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

88. Попелюк О. Б. Опис загально фізичних елементів (ознак) зовнішності людини за правилами словесного портрету. *Міжнародні наукові дослідження: інтеграція науки та практики*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 27-28.04.2018). Київ, 2018. С. 150-152.

89. Порядок присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, які мають право плавання під Державним прапором України, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 14.06.2000 № 316. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0388-00#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

90. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 04.07.2018 у справі № 688 / 788 / 15-к. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/75286445> (дата звернення: 04.05.2023).

91. Постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 04.10.2021 у справі № 756/10189/20 (провадження № 51-517 кмо 21) про залишення без задоволення касаційних скарг представника потерпілого та заступника Генерального прокурора. Офіц. веб-сайт: Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100214761> (дата звернення: 04.05.2023).

92. Потапов С. М. Введение в криминалистику: учебное пособие. Москва: издание РИО ВЮА КА, 1946. 24 с.

93. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

94. Правила проведення комісійних судово-медичних експертиз в бюро судово-медичної експертизи затв. наказом МОЗ України від 17.01.1995 № 6. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0256-95#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

95. Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471. Електронний ресурс. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua>

96. Про виконання Угоди між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародне правове співробітництво щодо злочинів, пов'язаних зі збиттям літака рейсу МН17 Малайзійських авіаліній 17.07.2014: Закон України від 12.07.2018 № 2507-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2507-19#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

97. Про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інших законодавчих актів : Закон України від 03.10.2017 № 2147-VIII. Офіц. веб-сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2147%D0%B0-19#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

98. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень»: Закон України від 17.06.2020 № 720-IX. Офіц. веб-сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/720-20#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

99. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення окремих положень кримінального процесуального законодавства: Закон України від 04.10.2019 № 187-IX. Офіц. веб-сайт Верховної Ради України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/187-20#n42> (дата звернення: 04.05.2023).

100. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень: наказ Міністерства юстиції України від 08.10.1998 № 53/5. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України від 3.11.1998 за № 705/3145. Офіц. веб-сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

101. Про судову експертизу: Закон України від 25.02.1994 № 4038-XII. Офіц. веб-сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/4038-12#Text> (дата звернення: 04.05.2023).

102. Прохоров К. Г. Сличение фотографических карточек преступников. *Журнал Министерства юстиции*. Санкт-Петербург, 1912. № 9 (ноябрь). С. 85-101

103. Разумов Э. А. К психологическим и тактическим основам составления субъективного портрета. *Криміналістичний вісник*. 2012. № 1 (17). С. 115-121

104. Разумов Э. А. Практическое руководство по криминалистике: учебно-практическое пособие / Харьковский национальный университет внутренних дел. Сумской филиал. Киев: Элит Принт, 2011. 465 с.

105. Регламент Європейського суду з прав людини від 11.11.1998 р. Додаток до Регламенту (стосовно розслідувань) від 07.07.2003 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/980_067#Text (дата звернення: 04.05.2023).

106. Рейсс Р. А. Словесный портрет: Опознание и отождествление личности по методу Альфонса Бертильона: Со словарем на фр., нем., итал. и англ. яз. и цифровым шифром для телеграф. сношений / Лозан. ун-т; Обр. и доп. пер. К. Прохорова. Москва: т-во скоропеч. А. А. Левенсон, 1911. 152 с.,

107. Рішення Європейського суду з прав людини у справі «Дульський проти України» («Dulskiy v. Ukraine», заява № 61679/00) від 01.06.2006. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_045?find=1&text=%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B8%D0%B7%D0%B0#w1_1 (дата звернення: 04.05.2023).

108. Садченко О. О., Старушкевич А. В. Криміналістичне дослідження ознак зовнішності людини (габітологія). Глава 16. Криміналістика: підручник / В. В. Пясковський, Ю. М. Чорноус, А. В. Самодін та ін.; за заг. ред. В. В. Пясковського. Київ: вид-во «Право», 2020. С. 270-288.

109. Салтевський М. В. Криміналістика (у сучасному викладі): підручник. Київ: Кондор, 2005. 588 с.

110. Салтевський М. В. Криміналістика: підручник у 2 частинах. Харків: Консум, 1999. Ч. 1. 416 с.

111. Самошина З.Г. Криминалистическое отождествление человека по признакам внешности: лекция Москва: Моск. Ун-та, 1963. 39 с.

112. Сегеда С. П. Антропология: навч. посібник. Київ: Либідь. 2001, 336 с.

113. Словарь основных терминов судебно-портретной экспертизы / сост. В. А. Снетков, А. М. Зинин. Москва: ВНИИСЭ, 1977. 32 с.

114. Словник української мови: у 20 т. / НАН України, Укр. мов.-інформ. фонд. Київ: Наукова думка, 2010. Т. 4: Д – Ж / уклад. В. В. Чумак та ін. 2013. 1007 с.

115. Снетков В. А. Габитоскопия: учебник. Волгоград: НИиРИО ВСШ МВД СССР, 1979. 183 с.

116. Снетков В. А. Криминалистическое учение о внешнем облике человека. *Демократия и право развитого социалистического общества*: материалы Всесоюзной научной конференции (Москва, 21-23.11.1973. Москва: изд-во Моск. ун-та, 1975. С. 392-393

117. Снетков В. А. Портретная идентификация личности в оперативно-розыскной и следственной работе. Москва: ВНИИОП МООП СССР, 1968. 97 с.

118. Снетков В. А. Портретная криминалистическая экспертиза по фотокарточкам. Москва: Изд-во ВНИИ МВД СССР, 1971. 36 с.

119. Снетков В. А., Зинин А. М. Система составления описания внешности человека / ВНИИ МВД СССР. Москва, 1976. 23 с.

120. Снетков В. А., Зинин А. М. Техника, тактика и методика изготовления субъективных портретов: учебное пособие. Омск: Изд-во Омской высшей школы милиции МВС СССР, 1983. 92 с.

121. Соколенко Л. А., Жирко В. В. Використання ознак зовнішності людини в розшуковій діяльності ОВС: методичні рекомендації. Дніпропетровськ: НДЕКЦ при УМВС України у Дніпропетровській області, 2003. 18 с.

122. Сорокач О. В. Щодо становлення та розвитку теорії і практики встановлення особи невідомих трупів. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2013. Вип. 10. С. 260-265. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzlubp_2013_10_62 (дата звернення: 04.05.2023).

123. Стригунов О. Нюанси застосування інституту кримінальних проступків. *Газета «Закон і Бізнес»* URL: <https://zib.com.ua/ua/143397.html> (дата звернення: 04.05.2023).

124. Судові експертизи в процесуальному праві України: навч. посіб. / за заг. ред. О. Г. Рувіна; авт.-уклад.: Ахтирська Н. М., Нестор Н. В., Полтавський А. О. та ін.; Київ. НДІ суд. експертиз М-ва юстиції України. Київ: Ліра-К, 2019. 423 с.

125. Терзиев Н. В. Криминалистическое отождествление личности по признакам внешности: учебное пособие. Москва: Тип. ВЮЗИ, 1956. 130 с.

126. Торвальд Ю. Век криминалистики. Москва: Прогресс, 1991. 335 с.

127. Торвальд Ю. Век криминалистики. Ростов-на-Дону: Феникс, 1996. 512 с.

128. *Философский энциклопедический словарь* / гл. ред. Л. Ф. Ильичев и др. Москва: Сов. Энциклопедия, 1983. 839 с.

129. Цигикало О. В. *Анатомія людини: навчальний посібник*. Чернівці, 2011. 253 с.

130. Чаплинський К. О. Тактика пред'явлення для впізнання при розслідуванні злочинів проти життя, здоров'я, волі та статевої недоторканості особи. Дніпропетровськ: ДДУВС, 2007. 92 с.

131. Шамрай Д. Р. Ідентифікація людини за ознаками зовнішності (криміналістична габітоскопія). *Реформування правової системи в контексті євроінтеграційних процесів: матеріали III міжнародної науково-практичної конференції*. 2019. Ч. 2. С. 308-312.

132. Шаова Т. Г. К вопросу о понятии элемента и признака внешности. *Вестник криминалистики*. 2002. Вып. 2 (4). С. 57-62.

133. Шепітько В. Ю. Габітологія (габітоскопія) криміналістична. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* / Нац. акад. прав. наук України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого; редкол. В. Я. Тацій та ін. Харків: Право, 2018. Т. 20: Криміналістика, судова експертиза, юридична психологія. С. 128.

134. Шепітько В. Ю. Опис прикмет зовнішності людини. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* / Нац. акад. прав. наук України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України та ін.; редкол. В. Я. Тацій та ін. Харків: Право, 2018. Т. 20: Криміналістика, судова експертиза, юридична психологія. С. 561.

135. Шепітько В. Ю. Портрет словесний. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* / Нац. акад. прав. наук України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України та ін.; редкол. В. Я. Тацій та ін. Харків: Право, 2018. Т. 20: Криміналістика, судова експертиза, юридична психологія. С. 633-634.

136. Шепітько В., Шепітько М. Кримінальне право, криміналістика та судові науки: енциклопедія. Харків: Право, 2021. 508 с.

137. Шляхов А. Р. Проблемы классификации в криминалистической экспертизе и ее практическое значение. *Правовые и методологические проблемы*

судебной экспертизы: сборник научных трудов. Москва: Изд-во ВНИИСЭ, 1974. Вып. 10. С. 3-21.

138. Шнейкерт Г. Учение о приметах для опознания: руководство / перев. с нем. Москва: Гос. тех. издат, 1925. 148 с.

139. Щербаковський М. Г. Проблеми використання висновку спеціаліста під час розслідування кримінальних проступків щодо дітей. *Актуальні проблеми досудового розслідування та судового розгляду злочинів проти статевої свободи та статевої недоторканості дітей, шляхи їх вирішення*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 19.06.2020). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2020. С. 356-358.

140. Щербаковський М. Г. Проведення та використання судових експертиз у кримінальному провадженні: монографія. Харків: В деле, 2015. 560 с.

141. Эльбур Р. Э. Криминалистическая идентификация лиц по фотоизображениям с использованием аппарата проектной геометрии: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 717 / Всесоюз. юрид. заоч. ин-т. Москва, 1968. 14 с.

142. Яблоков Н. П. Криминалистика: учебник. Москва: Юриспруденция, ЛексЭста, 2003. 373 с.

143. Якимов И. Н. Опознание преступников. Москва: Гос. ин-т по изучению преступности и преступника, 1928. 56 с.

144. Poletti Avv. F. Lombroso Cesare. L'uomo delinquente in rapporto all' antropologia, alla giurisprudenza ed alle discipline carcerarie: aggiuntavi La teoria della tutela penale del Prof Francisco Poletti. 2 ed. Torino: Bocca, 1878. 746 p.

145. Sara Lind Eggertsdóttir v. Iceland – 31930 / 04 Judgment 5.7.2007. Information Note on the Court's case-law No.99 July 2007. URL: <https://hudoc.echr.coe.int/app/conversion/pdf/?library=ECHR&id=002-2577&filename=002-2577.pdf&TID=ihgdqbxnfi> (дата звернення: 04.05.2023).

АВТОРИ-УКЛАДАЧІ

Керівник авторського колективу:

Н. Нестор – заступник директора з наукової роботи КНДІСЕ МЮ України, доктор юридичних наук, старший дослідник, заслужений юрист України

КОЛЕКТИВ АВТОРІВ

О. Рувін – директор КНДІСЕ МЮ України, доктор юридичних наук, старший дослідник, заслужений юрист України

О. Садченко – завідувач лабораторії організації наукової, методичної діяльності, нормативного забезпечення та міжнародного співробітництва КНДІСЕ МЮ України, кандидат юридичних наук, доцент

О. Баулін – завідувач відділу наукової діяльності та міжнародного співробітництва КНДІСЕ МЮ України, кандидат юридичних наук, доцент

А. Старушкевич – провідний науковий співробітник відділу нормативно-методичної діяльності та стандартизації КНДІСЕ МЮ України, кандидат юридичних наук, доцент

П. Борщевський – заступник завідувача лабораторії інженерно-транспортних, товарознавчих та спеціальних видів дослідження КНДІСЕ МЮ України

В. Матвеїв – завідувач сектору авіаційно-технічних та водно-технічних досліджень КНДІСЕ МЮ України

А. Волошин – судовий експерт відділу транспортно-товарознавчих досліджень та досліджень військового майна КНДІСЕ МЮ України

О. Юрченко – головний судовий експерт відділу інженерно-транспортних видів досліджень КНДІСЕ МЮ України

І. Пупін – головний судовий експерт відділу інженерно-транспортних видів досліджень КНДІСЕ МЮ України

О. Яценко – провідний судовий експерт відділу інженерно-транспортних видів досліджень КНДІСЕ МЮ України

М. Патей – головний судовий експерт Вінницького відділення КНДІСЕ МЮ України

Т. Кривак – молодший науковий співробітник відділу наукової діяльності та міжнародного співробітництва КНДІСЕ МЮ України

В. Виноградова – молодший науковий співробітник відділу нормативно-методичної діяльності та стандартизації КНДІСЕ МЮ України

Ю. Форіс – молодший науковий співробітник відділу наукової діяльності та міжнародного співробітництва КНДІСЕ МЮ України

Навчальне видання

**СУДОВІ ЕКСПЕРТИЗИ
В ПРОЦЕСУАЛЬНОМУ ПРАВІ
УКРАЇНИ**

Навчальний посібник

Випуск третій

Керівник видавничого проєкту *В.І. Зарицький*
Комп'ютерний дизайн *О.П. Щербина*
За редакцією авторів

Підписано до друку 01.06.2023. Формат 70x100 1/16.
Папір офсетний. Друк офсетний. Гарнітура Times New Roman.
Умовн. друк. аркушів – 29,73. Обл.-вид. аркушів – 20,65.
Тираж 300

Видавець і виготовлювач: ТОВ «Видавництво Ліра-К»
Свідоцтво № 3981, серія ДК.
03142, м. Київ, вул. В. Стуса, 22/1
тел.: (050) 462-95-48; (067) 820-84-77
Сайт: lira-k.com.ua, редакція: zv_lira@ukr.net