

Кралу́к Марина Олександрівна, завідувачка відділу, Одеський науково-дослідний інститут судових експертиз, вул. Успенська, 83/85, м. Одеса, 65011, тел. +380-48-722-44-66, e-mail: m-kraluk@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-0693-9508>.

Крупка Анатолій Антонович, кандидат технічних наук, вул. Успенська, 83/85, м. Одеса, 65011, тел. +380-48-722-44-66, e-mail: krupka666@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1897-065X>.

Дузь Людмила Євгенівна, кандидат технічних наук, вул. Успенська, 83/85, м. Одеса, 65011, тел. +380-48-722-44-66, e-mail: duz.ludmila1946@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-8217-7808>.

Черемнова Антоніна Іванівна, кандидат юридичних наук, доцент, вчений секретар, Одеський науково-дослідний інститут судових експертиз, вул. Успенська, 83/85, м. Одеса, 65011, тел. +380-48-722-44-66, e-mail: cheremnova2506@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-0221-6337>.

АКТУАЛЬНІСТЬ СТВОРЕННЯ СУДОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ПОДІЙ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

Анотація. Метою статті є розгляд актуальності створення нового виду судової експертизи – інженерно-технічної експертизи дослідження порушень вимог безпеки життєдіяльності та охорони праці, безпеки руху або експлуатації водного транспорту. Для вирішення цієї проблеми Міністерством України створено новий вид судової експертизи – «Водно-технічна» та судово-експертну спеціальність: 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті». Методологічну основу дослідження становлять закони і категорії теорії пізнання, зокрема, положення матеріалістичної діалектики, що сприяли усвідомленню об'єкта, предмета, мети і завдань дослідження в контексті взаємообумовленості здобутків і потреб практики. При цьому, методи формальної логіки (аналіз, синтез, дедукція, індукція, аналогія, абстрагування) дали змогу детальніше усвідомити зміст досліджуваних питань, системно-структурним методом з'ясовано сутність досліджуваних категорій і явищ. Визначено основні завдання, які стоять при створенні теоретичного базису даного виду судової інженерно-технічної експертизи «Водно-технічної». Приведено формулювання визначень: водний, морський, річковий транспорт. Розглянуто основні небезпеки при експлуатації водного транспорту та причини і наслідки порушень вимог нормативно-правових актів, які діють на водному транспорті. Наведено порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України. Визначено в системі загальної теорії судової експертизи: зміст, предмет, об'єкти, задачі та питання інженерно-технічної експертизи дослідження порушень вимог безпеки життєдіяльності та охорони праці, безпеки руху або експлуатації водного транспорту. Визначено основні завдання, предмет, об'єкти, основні питання судової експертизи з оцінки судноплавних засобів та їх деталей.

Ключові слова: безпека руху, водний транспорт, завдання, казуальність, надзвичайна ситуація, об'єкт, питання, подія, предмет, судова експертиза.

Kraliuk Maryna Alexandrovna, Head of Department, Odessa Research Institute of Forensic Science, st. Uspenska, 83/85, Odessa, 65011, tel. + 380-48-722-44-66, e-mail: m-kraluk@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-0693-9508>.

Krupka Anatoliy Antonovich, Ph.D in Technical Sciences, st. Uspenska, 83/85, Odessa, 65011, tel. +380-48-722-44-66, e-mail: krupka666@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1897-065X>.

Duz Ludmyla Eevgenievna, Ph.D in Technical Sciences, st. Uspenska, 83/85, Odessa, 65011, tel. +380-48-722-44-66, e-mail: duz.ludmila1946@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-8217-7808>.

Cheremnova Antonina Ivanovna,

Ph.D of Law, professor assistant, scientific secretary, Odessa Research Institute of Forensic Science, st. Uspenska, 83/85, Odessa, 65011, tel. +380-48-722-44-66, e-mail: cheremnova2506@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-0221-6337>.

ACTUALITY OF CREATION OF FORENSIC EXAMINATION OF EVENTS ON WATER TRANSPORT

Abstract. The purpose of the article is to consider the relevance of creating a new type of forensic examination – engineering and technical examination of the study of violations of the requirements of life safety and labor protection, traffic safety or the operation of water transport. To solve this problem, the Ministry of Justice of Ukraine has created a new type of forensic examination – «Water-technical» and forensic specialty 10.24 «Investigation of events in water transport». The methodological basis of the research is formed by the laws and categories of the theory of knowledge, in particular, the provisions of materialistic dialectics, which contributed to the awareness of the object, subject, goal and objectives of research in the context of the interdependence of the achievements and needs of practice. At the same time, the methods of formal logic (analysis, synthesis, deduction, induction, analogy, abstraction) made it possible to understand in more detail the content of the issues under study, the essence of the studied categories and phenomena was clarified by the system-structural method. The main tasks that stand in the creation of the theoretical basis for this type of forensic engineering and technical expertise «Water-technical» are determined. The formulations of definitions are given: water, sea, river transport. The main dangers in the operation of water transport and the causes and consequences of violations of the requirements of regulatory legal acts in force in water transport are considered. The order of investigation and accounting of transport accidents on the inland waterways of Ukraine is given. Defined in the system of the general theory of forensic examination: content, subject, objects, tasks and issues of engineering and technical examination of the study of violations of the requirements of life safety and labor protection, traffic safety or operation of water transport. The main tasks, subject, objects, main issues of forensic examination for the assessment of shipping facilities and their details have been determined.

Keywords: traffic safety, water transport, tasks, causality, emergency, object, issue, event, subject, forensic examination.

Постановка питання в загальному вигляді. Судноплавство має стратегічне значення для кожної країни, яка має доступ до відкритих морів. На галузь міжнародного судноплавства припадає 60 % світової торгівлі. Територіальне розташування України, а саме, наявність Чорного і Азовського морів та судноплавних річок дає велику можливість використовувати водні шляхи для перевезення як пасажирів так і вантажу. Небезпечна природа морів та річок наражає судна та мореплавців на значні фізичні ризики. При масштабному використанні водних транспортних засобів складно уникнути виникнення різного роду надзвичайних ситуацій (далі – НС).

Найбільш характерні злочини, що порушують вимоги безпеки життєдіяльності та охорони праці, безпеки руху або експлуатації водного транспорту, відображені в Кримінальному Кодексі України в новелах: ст. 271 «Порушення вимог законодавства про охорону праці», ст. 272 «Порушення правил безпеки під час виконання робіт з підвищеною небезпекою», ст. 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту», ст. 277 «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів», ст. 284 «Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха», ст. 291 «Порушення чинних на транспорті правил» [1].

Актуальність судових експертних досліджень в сфері водного транспорту обумовлюється запитом правоохоронних органів при розслідуванні злочинів з порушення вимог безпеки життєдіяльності та охорони праці, безпеки руху або експлуатації водного транспорту. Для вирішення цієї про-

блеми Міністерством України створено новий вид судової експертизи – «Водно-технічна» та судово-експертну спеціальність: 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми створення теоретичного базису нових судових інженерно-технічних експертиз (визначення змісту, предмета, об'єктів, питань та завдань судової експертизи) досліджували такі науковці, як: Авер'янова Т. В., Ароцкер Л. Ю., Арсеньєв В. Д., Белкін Р. С., Вінберг А. І., Клименко Н. І., Лисиченко В. К., Малаховська Н. Т., Мирський Д. Я., Надгорний Г. М., Петрухін І. Л., Полупанов О. М., Росинська О. Р., Селиванов М. О., Шляхов О. Р., Щербаковський М. Г. та ін.

Формулювання мети; постановка завдання дослідження. Метою статті є розгляд актуальності створення нового виду судової експертизи – інженерно-технічної експертизи дослідження порушень вимог безпеки життєдіяльності та охорони праці, безпеки руху або експлуатації водного транспорту. Для вирішення цієї проблеми Міністерством України створено новий вид судової експертизи – «Водно-технічна» та судово-експертну спеціальність: 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті» (далі – СВТЕ).

Для досягнення зазначених цілей необхідно вирішення наступних задач [2]: провести аналіз та узагальнення експертної практики; удосконалити правове й організаційно-методичне забезпечення судово-експертної діяльності з призначення, організації і проведення СВТЕ; проаналізувати сучасні можливості використання науково-технічних засобів і спеціальних знань при проведенні СВТЕ; визначи-

ти в системі загальної теорії судової експертизи зміст, предмет, об'єкти, задачі та питання СВТЕ; розробити загальну концепцію, науково-теоретичну і прикладну основи нового виду судової експертизи – СВТЕ; оптимізувати понятійний апарат СВТЕ; розробити рекомендації щодо удосконалення використання експертних технологій у практиці проведення СВТЕ; створити автоматизоване робоче місце та розробити програму підготовки судового інженерно-технічного експерта СВТЕ.

Методологічну основу дослідження становлять закони і категорії теорії пізнання, зокрема, положення матеріалістичної діалектики, що сприяли усвідомленню об'єкта, предмета, мети і завдань дослідження в контексті взаємообумовленості здобутків і потреб практики. При цьому, методи формальної логіки (аналіз, синтез, дедукція, індукція, аналогія, абстрагування) дали змогу детальніше усвідомити зміст досліджуваних питань, системно-структурним методом з'ясовано сутність досліджуваних категорій і явищ.

Виклад основного матеріалу дослідження. В своїй роботі автори [3] вказують, що водний транспорт – вид транспорту, що виконує перевезення вантажів і пасажирів водними шляхами, як природними (ріки, озера, моря, океани, протоки), так і штучними (канали, водосховища тощо) та поділяється на морський та річковий.

Морський транспорт – вид транспортної сфери матеріального виробництва, який здійснює перевезення вантажів та пасажирів морськими суднами. Морський транспорт широко застосовується для міжнародних та внутрішніх перевезень. До складу

морського транспорту входять: підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торгівельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту. До земель морського транспорту належать землі, надані в користування під: морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту; гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт [4].

Річковий транспорт – вид транспорту, що здійснює перевезення пасажирів та вантажів в основному по внутрішніх водних шляхах, як природних, так і штучних (канали, водосховища, шлюзовані ділянки річок). Для функціонування водного транспорту потрібні плавзасоби, порти і водні шляхи. До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'яз-

ку, промислові, торгівельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту. До земель річкового транспорту належать землі, надані в користування під: порти, спеціалізовані причали, пристані і затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт; пасажирські вокзали, павільйони і причали; судноплавні канали, судноплавні, енергетичні та гідротехнічні споруди, службово-технічні будівлі; берегоукріплювальні споруди й насадження; спеціальні насадження для вирощування деревини; вузли зв'язку, радіоцентри і радіостанції; будівлі, берегові навігаційні знаки та інші споруди для обслуговування водних шляхів, майстерні, судноверфі, відстійно-ремонтні пункти, склади, матеріально-технічні бази, інженерні мережі, службові та культурно-побутові приміщення, інші об'єкти, що забезпечують роботу річкового транспорту. Для робіт, пов'язаних із судноплаванням і сплавом на внутрішніх водних шляхах, поза населеними пунктами, виділяється у встановленому порядку берегова смуга [5].

Згідно з аналізом Державної служби морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), наведеному на офіційному веб-сайті: <http://marad.gov.ua/>, протягом 2019 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 30 аварійних подій, в яких 10 осіб заги-

нуло, 10 осіб зникло безвісти та 16 осіб отримали травми (переважна кількість загиблих та зниклих безвісти (8 осіб) трапилось з маломірними суднами). За аналогічний період 2018 року відбулося 13 аварійних подій, в яких: 1 особа загинула, 1 особа зникла безвісти та 6 осіб отримали травми.

Морською адміністрацією виявлені характерні системні помилки або недоліки, що призвели або сприяли виникненню аварійних подій. Основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті, які сталися протягом 2019 року, є:

- неврахування капітанами та командним складом суден рекомендацій морської практики та маневрених елементів судна, а також невиконання вимог Резолюції ІМО А. 741 (18) (МКУБ) щодо несення вахтової служби та забезпечення ефективної підготовки екіпажу до дій в аварійних ситуаціях, а також своєчасних та адекватних дій щодо забезпечення безаварійного плавання судна [6];

- незадовільна підготовка судна, у тому числі технічна, для плавання в обмежених умовах акваторії порту та під час плавання річковими внутрішніми водними шляхами;

- порушення судноводіями Правил судноплавання на внутрішніх водних шляхах України [7];

- незабезпечення належної організації несення вахтової служби капітанами суден на ходовому містку та невиконання командним складом та екіпажем судна правил технічного обслуговування і експлуатації головних, допоміжних двигунів, рульового та якірного пристрою судна тощо;

- недотримання капітанами суден та морськими лоцманами вимог обов'язкових постанов морських портів та відповідних Правил плавання щодо використання буксирного забез-

печення, а також порядку правил радіозв'язу, зокрема, в умовах обмеженої видимості;

- незадовільна підготовка екіпажу судна до дій в позаштатних ситуаціях;

- порушення правил використання маломірних (малих) суден на водних об'єктах областей України (використання плавзасобів без належного технічного огляду, реєстрації та у невідповідних районах і умовах плавання, у стані алкогольного сп'яніння тощо);

- порушення правил техніки безпеки, охорони праці при використанні трапу-сходні під час спуску у машинно-котельне відділення;

- керування маломірним (малим) судном без відповідного посвідчення на право управління маломірним (малим) судном;

- відсутність у судоводіїв необхідних навичок управління судном, а також відповідних дій у відповідних ситуаціях, які диктуються звичайною морською практикою.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом 2019 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 10 випадків (неналежна організація бункерування судна, несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, неврахування маневрених елементів судна під час плавання в обмежених річних умовах та на акваторії портів, порушення вимог відповідних Правил плавання);

2) технічні причини – 7 випадків (неналежна організація виконання правил технічного обслуговування і експлуатації головних та допоміжних двигунів, рульового пристрою судна,

використання саморобного незареєстрованого плавзасобу (типу плоскодонка) з незареєстрованим двигуном без належного технічного огляду);

3) навігаційні причини – 11 випадків (потрапляння на міліну, зіткнення маломірних суден, навал лоцбота на причал, порушення вимог відповідних Правил плавання у частині права пріоритету руху суден);

4) психофізіологічні – 2 випадки (порушення правил техніки безпеки (потрапляння за борт), охорони праці при використанні трапу-сходні, управління човном у стані алкогольного сп'яніння).

Розслідування і облік транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України проводиться згідно з Положенням [8], дія якого поширюється на транспортні події, що трапились із суднами внутрішнього плавання, суднами змішаного плавання «ріка-море» та морськими суднами під час їх прямування річковими внутрішніми водними шляхами України, а також з малими суднами під час їх прямування внутрішніми водними шляхами України. Під транспортною подією в цьому Положенні 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.

Розслідування транспортних подій залежно від класифікації проводять Міністерство інфраструктури України або Морська адміністрація та її структурні підрозділи [9]. При розслідуванні транспортних подій із суднами мають бути з'ясовані всі обставини і причини, через які відбулася транспортна подія, її наслідки, установлені особи, які допустили порушення вимог діючих нормативних документів з безпеки судноплавства, розроблені рекомендації та заходи щодо попередження транспортних подій. Матеріали розслідування транспортних подій оформлюють Актом розслідування [10].

Інженерно-технічна експертиза НС на водному транспорті проходить класичний шлях створення нових видів експертиз: а) спочатку з'являються запити слідчих / суду щодо необхідності призначення та проведення експертиз; б) слідчими з участю експертів розробляється коло питань, які вирішуються в рамках судових експертиз; в) проводиться цілий ряд експертиз, як правило комплексних, експертами різних судових спеціальностей.

З метою підвищення ефективності та об'єктивності розслідувань злочинів на водному транспорті Мін'юстом України введено новий вид судової експертизи «Водно-технічна» та судово-експертну спеціальність: 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті». Але, на жаль, теоретичні питання судової інженерно-технічної експертизи на водному транспорті не досліджувалися.

Часто наслідками НС та аварій є нещасні випадки. Це відбувається в результаті отримання травм, утоплення, гіпертермії (переохолодження) в холодній воді, отруєння шкідливими речовинами при пожежах тощо. Початок проведення інженерно-технічних ек-

пертиз надзвичайних ситуацій на водному транспорті відноситься до кінця ХХ століття. За цей час, судовими експертами Одеського та Донецького НДІ-СЕ проведено біля 50 таких експертиз, були створені «Методичні рекомендації з проведення судової експертизи з дослідження причин та наслідків порушень вимог безпеки життєдіяльності та охорони праці у морських (річкових) портах» [11].

Методологія судової інженерно-технічної експертизи у сфері безпеки на водному транспорті має базуватися на загальній теорії судових експертиз (судовій експертології) [12]. Новому роду (виду) судової експертизи треба визначити місце в класифікаційній експертній системі, для чого необхідно окреслити предмет, об'єкт, методи дослідження, коло спеціальних знань, якими повинен володіти експерт даної судово-експертної спеціальності. Відзначені ознаки мусять розглядатися в сукупності, тому що жодна з цих ознак, узята окремо, ізольовано, не дозволяє зрозуміти сутність судової експертизи, а також відмежувати один її рід (вид) від іншого [13].

Складні проблеми, які стоять перед слідством (судом), обумовлюють розробку теоретичного базису нового виду судової експертизи – «Водно-технічна» та судово-експертної спеціальності: 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті». Коротко сформулюємо основні тези щодо теоретичного базису СВТЕ.

Метою СВТЕ є встановлення із залученням спеціальних знань фактичних обставин виникнення й розвитку надзвичайної ситуації на водному транспорті, її наслідків для аварійного об'єкта й людей, а також вивчення каузальності [14].

Предметом СВТЕ є зафіксовані слідами-відображеннями фактичні дані, обставини події, які досліджуються й установлюються на базі методів загальної теорії судової експертизи, спеціальних наукових знань у сфері водного транспорту, прикладних наук з метою виявлення причинних залежностей, і зумовлені сукупністю інформації про діяльність або бездіяльність працівників і посадових осіб у процесі нормального функціонування підприємства та при виникненні на ньому НС, про недотримання трудової й виробничої дисциплін, невиконання вимог нормативно-правових актів з охорони праці, безпеки руху або експлуатації водного транспорту, порушення технологічних процесів, технічний стан суден, споруд, комунікацій, транспорту, приладів контролю, машин, механізмів, устаткування, інструментів й інших знарядь праці, а також засобів протиаварійного, колективного та індивідуального захисту. Вказані обставини, факти встановлюються на основі спеціальних знань на базі методів загальної теорії судової експертизи, загально-технічних наукових методів, спеціальних наукових знань у сфері безпеки водного транспорту, прикладних наук з метою виявлення відповідності дій посадових осіб, а також причин і умов, що сприяли виникненню події НС.

Об'єктами дослідження СВТЕ є сліди-відображення у вигляді матеріальних і матеріалізованих джерел інформації, що містяться в матеріалах кримінальних проваджень, цивільних, господарських або адміністративних справах та інших матеріалах, наданих на дослідження органом, який призначив проведення експертизи; нормативно-правові документи, які регламентують правила технічної експлуатації суден, плавання та попере-

дження зіткнення суден, судноводіння і перевезення вантажів і пасажирів, а також судна, навігаційні та спеціальні споруди тощо.

Колом завдань, які можуть бути вирішені шляхом проведення СВТЕ є вирішення наступних основних питань: як відповідно до вимог Правил, нормативів та інших нормативних документів, які діють на водному транспорті, повинні були діяти відповідальні особи в ситуації, що розглядається? у якому технічному стані на момент НС знаходилися судна, машини, механізми, обладнання? чи відповідав технічний стан суден, машин, механізмів, обладнання нормативним вимогам? яка технічна та організаційна причина НС? чи могли відповідальні особи, виконуючи вимоги Правил, нормативів та інших нормативних документів, які діють на водному транспорті, своїми діями попередити виникнення НС? чи були в діях відповідальних осіб невідповідності вимогам Правил, нормативів та інших нормативних документів, які діють на водному транспорті? якщо так, то чи перебувають вони в причинному зв'язку з виникненням НС?

При вирішенні ряду питань, які привели до матеріальних збитків при купівлі / продажу судноплавних засобів та їх деталей, проведення проектних, ремонтних та відновлювальних робіт, необхідні дослідження і визначення їх технічного стану, без якого не можливо об'єктивно оцінити їх вартість. Основними завданнями даної експертизи є ідентифікація об'єкта, оцінка морехідних властивостей судових засобів в цілому, визначення технічного стану окремих їх складових, технічне дослідження ушкоджень, дослідження змісту судових документів на предмет відповідності їх вимогам нормативно-правових актів,

вирішення питань щодо відповідності проектування, будівництва (реконструкції і модернізації) як судна в цілому, так і окремих його складових, технічної документації тощо.

Міністерство юстиції України в 1997 році ввело судову експертну спеціальність 12.3. «Оцінка судноплавних засобів», завданнями якої є визначення вартості суден та їх складових, а саме: суден, корпусів суден, двигунів, редукторів, гвинтів, такелажу, виконання або не виконання робіт з ремонту суден. Тому після вирішення питань експертизи технічного стану судноплавних засобів та їх деталей, з урахуванням фізичного зносу судноплавних засобів та їх деталей, можлива оцінка їх вартості.

Предметом судової експертизи з оцінки судноплавних засобів та їх складових є: суднова документація, нормативно-правова база експлуатації флоту, міжнародні Угоди, Конвенції, Директиви тощо.

Об'єктами судової експертизи з оцінки судноплавних засобів та їх складових є: сліди-відображення у вигляді матеріальних і матеріалізованих джерел інформації, що містяться в матеріалах кримінальних проваджень, цивільних, господарських або адміністративних справах та інших матеріалах, наданих на дослідження органом, який призначив проведення експертизи; судна, понтони, бони, навігаційні знаки, окремі комплектуючі плавзасобів, вузли, агрегати та механізми, інше плавуче і берегове обладнання тощо.

На вирішення експертизи технічного стану судноплавних засобів та їх деталей можуть бути поставлені такі основні питання: чи ідентифікується об'єкт експертизи взагалі, якщо так, то, що це за об'єкт? яким способом (заводським або кустарним) виготовлений об'єкт експертизи? чи відпові-

дає фактичне найменування об'єкта тому, що зазначено в супровідних технічних документах? чи відповідає об'єкт експертизи технічними характеристиками, що вказані у технічній документації? чи відповідає супровідна технічна документація вимогам законодавства? чи є даний об'єкт новим або таким, який був у використанні? чи відповідає об'єкт своїй назві і іншим ідентифікаційним ознаками? чи є комплексним даний об'єкт, якщо ні, то, які вузли (агрегати, частини) відсутні? до яких об'єктів належать пред'явлені запчастини (вузли, агрегати)? чи відповідає об'єкт експертизи або його реконструйована (модернізована) частина технічному проекту? чи відповідає об'єкт вимогам Державного Регістру судноплавства або Судновій книзі України? чи відповідають технічні характеристики об'єкту умовам експлуатації? який фізичний знос судноплавних засобів та їх деталей?

На закінчення слід навести декілька концептуальних зауважень щодо алгоритму створення теоретичного базису СВТЕ. СВТЕ повинна вирішувати поставлені перед нею слідчими органами (судом) завдання на основі спеціальних знань, які визначають предмет експертного пізнання, обумовленого колом фактичних обставин, які підлягають встановленню по справі. В рамках першого етапу розробки теоретичного базису СВТЕ необхідно визначити її основні поняття, які становлять фундамент будь-якого виду (підвиду) судової експертизи як процесу пізнання. На другій стадії створення теоретичного базису СВТЕ, з огляду на результати першого етапу, слід розробити універсальну прикладну методiku призначення, організації та її проведення.

Висновки. Складні проблеми, які стоять перед слідством (судом), обумовлюють доцільність займатися широким спектром актуальних питань на науковій базі з урахуванням особливостей водного транспорту. З метою підвищення ефективності та об'єктивності розслідувань злочинів на водному транспорті слідчим органам (судом) слід проводити судові експертизи із залученням судових інженерно-технічних експертів в галузі водного транспорту, для чого потрібно розробити науково-теоретичні та практичні основи нового виду судової експертизи «Водно-технічної» та судово-експертної спеціальності: 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар / За заг. ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – Х.: ТОВ «Одісей», 2007. – 1184 с.

2. Артем Рипенко. Судебная экспертиза в сфере водного транспорта в Украине: современное состояние и перспективы развития / А. И. Рипенко // Материалы XV международного конгресса «Криминалистика и судебная экспертология: наука, обучение, практика» / 19-21 сентября 2019 г. (г. Каунас, Литва).

3. Клименко Л. П., Соловйов С. М., Норд Г. Л. Системи технологій: Навчальний посібник. – Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. Петра Могили, 2008. – 600 с.

4. Транспорт морський. Митна енциклопедія : у 2 т. / І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. – Хм. : ПП Мельник А. А., 2013. – Т. 2 : М – Я. – С. 416. – 536 с.

5. Транспорт річковий // Митна енциклопедія : у 2 т. / І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. – Хм. : ПП Мельник А. А., 2013. – 536 с.

6. Резолюція А.741 (18). (1993). Международный кодекс по управлению безопас-

ной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.

7. Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91.

8. Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України: Затверджене наказом Міністерства транспорту України від 05.11.2003 № 857.

9. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 904.

10. Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України: Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095.

11. Методичні рекомендації з проведення судової експертизи з дослідження причин та наслідків порушень вимог безпеки життєдіяльності та охорони праці у морських (річкових) портах / РК 10.5.11 на сайті Мінюста України // Одеський НДІСЕ – 2014.

12. Клименко Н. І. Судова експертологія: курс лекцій: навч. посібник для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / Н. І. Клименко. – К.: Ін Юре, 2007. – 528 с.

13. Основы судебной экспертизы : в 2 ч. / под ред. Ю. Г. Корухова. – М.: РФЦСЭ, 1997. – Ч. 1: Общая теория. – 430 с.

REFERENCES:

1. Stashys, V.V. & Tatsiy, V.YA. (Ed.). (2007). Kryminalnyy kodeks Ukrayiny: Naukovo-praktychnyy komentar [Criminal Code of Ukraine: Scientific and practical commentary]. Kharkiv: TOV «Odissey» [in Ukrainian].

2. Ripenko, A. (2019). Sudebnaya ekspertiza v sfere vodnogo transporta v Ukraine: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya. [Forensic expertise in the area of water transport in Ukraine: Modern state and development perspective]. Kriminalistika i sudebnaya ekspertologiya: nauka, obucheni-

ye, praktika – Forensic Science and Forensic Expertology: Science, Education, Practice: Proceedings of the XV International Congress. Kaunas [in Russian].

3. Klymenko, L. P., Solovyov, S. M. & Nord, H. L. (2007). Systemy tekhnolohiy [Systems of technologies]. Mykolayiv: Vyd-vo MDHU im. Petra Mohyly [in Ukrainian].

4. Berezhenyuk, I. H. (Ed.). (2013). Transport morskyy. Mytna entsyklopediya [Maritime transport. Customs encyclopedia]. (Vol. 2). Khmelnytskyi: PP Melnyk A. A. [in Ukrainian].

5. Berezhenyuk, I. H. (Ed.). (2013). Transport morskyy. Mytna entsyklopediya [Maritime transport. Customs encyclopedia]. (Vols. 1-2). Khmelnytskyi: PP Melnyk A. A. [in Ukrainian].

6. Rezolyutsiya A.741(18) Mezhdunarodnyy kodeks po upravleniyu bezopasnoy ekspluatatsiyey sudov i predotvrashcheniyem zagryazneniya (Mezhdunarodnyy kodeks po upravleniyu bezopasnost'yu (MKUB): Prinyata 4 noyabrya 1993 goda [I Resolution A.741 (18) International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code): from 4 November 1993]. zakon.rada.gov.ua. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304#Text [in Russian].

7. Nakaz Ministerstva Transportu Ukrainy "Pro zatverdzhennia Pravyl sudnoplavstva na vnutrishnikh vodnykh shliakhakh Ukrainy" : vid 16.02.2004, № 91 [Order the Ministry of Transport of Ukraine "On the statement of Rules of navigation on inland waterways of Ukraine" from 16.02.2004, № 91]. zakon.rada.gov.ua. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04#Text> [in Ukrainian].

8. Nakaz Ministerstva Transportu Ukrainy "Pro zatverdzhennia Polozhennia pro poriadok rozsliduvannia i obliku transportnykh podii na vnutrishnikh vodnykh shliakhakh Ukrainy" : vid 05.11.2003, № 857 [Order the Ministry of Transport of Ukraine "On approval of the Regulations on the procedure for investigation and accounting of transport

events on the inland waterways of Ukraine" from 05.11.2003, № 857]. zakon.rada.gov.ua. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0084-04#Text> [in Ukrainian].

9. Nakaz Ministerstva Transportu Ukrainy "Pro zatverdzhennia Polozhennia pro systemu upravlinnia bezpekoiu sudnoplavstva na morskomu i richkovomu transporti" : vid 20.11.2003, № 904 [Order the Ministry of Transport of Ukraine "On the statement of the Situation on system of management of safety of navigation on sea and river transport" from 20.11.2003, № 904]. zakon.rada.gov.ua. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text> [in Ukrainian].

10. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro utvorennia Derzhavnoi sluzhby morskoho ta richkovoho transportu Ukrainy" : vid 6 veresnia 2017, № 1095 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On the establishment of the State Service for Maritime and River Transport of Ukraine" from September 6, 2017, № 1095]. zakon.rada.gov.ua. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].

11. Metodichni rekomendatsiyi z provedennya sudovoyi ekspertyzy z doslidzhennya prychnyn ta naslidkiv porushen vymoh bezpeky zhyttyediyalnosti ta okhorony pratsi u morskyykh (richkovyykh) portakh [Methodical recommendations for conducting a forensic examination to investigate the causes and consequences of violations of life safety and labor protection requirements in sea (river) ports]. rmpse.minjust.gov.ua. Retrieved from <https://rmpse.minjust.gov.ua/page/6> [in Ukrainian].

12. Klymenko, N. I. (2007). Sudova ekspertyzha [Forensic expertise]. Kyiv: In Yure. [in Ukrainian].

13. Korukhov, Yu. G. (1997). Osnovy sudebnoy ekspertyzy. Ch. 1: Obshchaya teoriya [Fundamentals of forensic examination. Part 1: General theory]. Moscow: RFTSSE [in Russian].