

МІНІСТЕРСТВО ЮСТИЦІЇ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ НАУКОВИЙ ЦЕНТР «ІНСТИТУТ СУДОВИХ ЕКСПЕРТИЗ
ІМ. ЗАСЛ. ПРОФ. М. С. БОКАРІУСА»

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ПІВНЬОВ ЄВГЕН ОЛЕКСАНДРОВИЧ

УДК 343.98

ДИСЕРТАЦІЯ

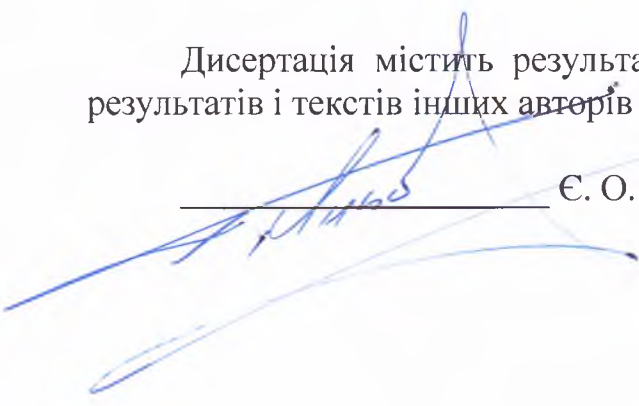
**ЕКСПЕРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ КРИМІНАЛЬНИХ
ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**

Галузь знань 08 «Право»

Спеціальність 081 «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.



Є. О. Півньов

Науковий керівник:
Сімакова-Єфремян Елла Борисівна
доктор юридичних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України

Харків – 2024

АНОТАЦІЯ

Півнюв Є. О. Експертне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право (Галузь знань 08 – Право). – Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України. – Харків, 2024.

У дисертації здійснено комплексне дослідження теоретико-правових та методичних проблем експертного забезпечення розслідування злочинів у сфері дорожньої інфраструктури.

Проведено науковий аналіз розвитку судово-експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури: вивчено сучасний стан та зміни предмета досліджень залежно від актуальних завдань експертного забезпечення правосуддя. Зміни векторів актуальних завдань, що постають перед судовими експертами під час повномасштабного вторгнення РФ на територію України, породжують необхідність їх нагального розв'язання. Доведено, що до війни детермінантами незаконного використання бюджетних коштів у сфері дорожнього господарства найчастіше називали недоліки державної політики, запізнілі реформи децентралізації управління, застарілі й неефективні заходи фінансового контролю за законністю використання бюджетних коштів тощо, натомість на сучасному етапі перед судовими експертами постають нові завдання: визначити розмір збитків, спричинених руйнуванням дорожньої інфраструктури внаслідок артилерійських обстрілів, авіаційних бомбардувань і ракетних ударів по об'єктах дорожньої інфраструктури України; з'ясувати обсяги, якість та вартість фактично виконаних робіт із капітального ремонту пошкоджених (зруйнованих) об'єктів дорожньої інфраструктури; визначити різницю між обсягами та вартістю робіт згідно з актами виконаних робіт та фактичними обсягами й вартістю виконаних робіт з усунення ситуацій, які

виникли в результаті непрогнозованих руйнувань автомобільних доріг та інженерних споруд; визначити відповідність чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття; установити причини пошкодження та руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури тощо.

Підтримано позицію тих науковців, що мотивують дослідників до розроблення нових теоретичних і методичних положень у цій сфері судово-експертної діяльності на підставі аналізу експертної практики та спонукають до подальшого обговорення проблем застосування спеціальних знань у кримінальному судочинстві взагалі й під час розслідування та судового розгляду злочинів у сфері дорожньої інфраструктури зокрема.

Констатовано, що бракує ґрунтовних досліджень із підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із ремонтом і будівництвом об'єктів дорожньої інфраструктури, а також із питання, що постало на часі сьогодні, – у результаті дій російського агресора, пов'язаних із пошкодженням та руйнацією об'єктів дорожньої інфраструктури та відбудовою доріг, що зумовлює актуальність обраної тематики цієї роботи та скеровує наші подальші наукові розвідки. У зв'язку з наведеним поставлено завдання: розробити й науково обґрунтувати напрями досліджень в аспекті застосування спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури, сформулювати відповідні пропозиції.

Процеси змін у формах і методах застосування спеціальних знань, зокрема, під час проведення судових експертиз свідчать про залежність предмета судово-експертних досліджень передусім від тих завдань, що постають перед судовими експертами. У зв'язку із цим розглянуто практику призначення та проведення судових дорожньо-технічних експертиз у системі судово-експертних установ Міністерства юстиції України. Установлено значне збільшення кількості проведених судових експертиз у 2023 році порівняно з попереднім роком, що відбулося у сфері саме дорожньо-технічних досліджень – на 170,3 %, що свідчить про актуальність розвитку цього напрямку інженерно-

технічних досліджень. За результатами статистичного аналізу окреслено й науково обґрунтовано напрями підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури. Головним чинником певних змін статистичних даних є факт збройної агресії Російської Федерації проти України. Досліджено актуальні проблеми методології судової експертизи в умовах воєнного стану і глобальних загроз, пов'язаних із злочинами російського агресора проти України. Головною метою такого дослідження стало визначення основних тенденцій, а також проблем і шляхів їх подолання та подальшого розвитку наукових досліджень за всіма сферами судово-експертної діяльності.

Розглянуто питання визначення методів пізнання українськими та зарубіжними дослідниками й доведено, що метод є важливим складником методології (як науки про методи пізнання) та методики (як сукупності методів, прийомів та способів вирішення того чи іншого завдання, викладених у певній послідовності). На ефективність методів судової експертизи суттєвий вплив має не тільки науково-технічний прогрес, а й ті умови, у яких перебуває та чи інша галузь «материнської» та судово-експертної науки, а також, безумовно, становище країни, пов'язане або з епідеміологічною обстановкою у світі, або з воєнними діями чи іншими надзвичайними обставинами. На підставі цього здійснено аналіз наукових досліджень, що проводяться в Національному науковому центрі «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України, та з урахуванням результатів цього аналізу науково обґрунтовано актуальність дослідження напрямів формування та розширення предмета експертного дорожньо-технічного дослідження з метою підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із будівництвом, ремонтом доріг і визначенням розміру збитків від руйнування дорожньої інфраструктури внаслідок воєнних дій та інших негативних чинників, що впливають на стан дорожньої інфраструктури.

Окреслено й науково обґрунтовано напрями формування полів предмета

судової експертизи у сфері дорожньої інфраструктури. Предмет судової експертизи у сфері дорожньої інфраструктури – це фактичні дані та обставини справи щодо відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних і технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам; відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху; визначення технічного стану дорожньої інфраструктури, причин пошкоджень і руйнувань об'єктів та їхніх елементів; визначення вартості робіт на об'єктах дорожньої інфраструктури, пов'язаних із відновленням, переобладнанням, усуненням наслідків стихійного лиха, механічного й іншого негативного впливу (авіабомбардувань, артилерійських обстрілів, ракетних ударів, руху бронетанкової техніки тощо); визначення розміру матеріальної шкоди та збитків, завданих власникам об'єктів дорожньої інфраструктури, що встановлюються шляхом комплексних досліджень (дорожньо-технічних, будівельно-технічних та інших залежно від поставлених завдань).

Необхідною умовою ефективної діяльності правоохоронних органів у цьому напрямі є високий рівень науково-методичного забезпечення кримінального судочинства, що повною мірою відповідає сучасним запитам правозастосовної практики та набуває особливого значення в сучасних умовах розвитку новітніх науково-технічних досягнень та розробки інноваційних експертних технологій. У цьому аспекті ми можемо говорити, що особливе місце в системі засобів і прийомів протидії аналізованій злочинності належить саме інституту спеціальних знань обізнаних осіб, який значно розширює можливості органів досудового розслідування в протистоянні цій небезпечній злочинній діяльності.

Саме тому вказані обставини визначають актуальність та вчасність розроблення детальних положень з експертного забезпечення системи розкриття, розслідування й профілактики аналізованих злочинів, вдосконалення експертного забезпечення розслідування цієї категорії злочинів, базованого безпосередньо на використанні спеціальних знань компетентних осіб.

Разом із вирішенням теоретичних проблем із визначення предмета,

завдань, об'єкта судових експертиз дорожньої інфраструктури основною метою цієї дисертаційної роботи став аналіз методів судово-експертних досліджень, адже раціональна методологія будь-якого процесу пізнання є тим наріжним каменем, що дає змогу побудувати алгоритм виконання завдань судової експертизи, а саме: створити методику експертного дослідження та впровадити її в експертну практику. Оскільки до арсеналу методів судової експертизи (загальних, окремих і спеціальних) поміж інших належить метод анкетування (як загальний метод пізнання), ми окреслили мету цього дослідження так: за результатами проведеного анкетування судових експертів визначити основні положення організації проведення судової експертизи загалом й судової дорожньо-технічної експертизи зокрема. Ці положення стали в пригоді для побудови загальних методичних положень судово-експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури.

На підставі опитування судових експертів, проведеного аналізу наукових праць та власних наукових пошуків запропоновано власне визначення поняття судової експертизи в кримінальному провадженні – це дослідження судовим експертом матеріальних (матеріалізованих) об'єктів із метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду щодо з'ясування на підставі використання спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо фактичних даних і обставин кримінального провадження про певні об'єкти, явища та процеси, які відбувалися (використовувалися) під час підготовки, вчинення, приховання або ліквідації наслідків кримінального правопорушення.

Безумовно доведено потребу в розробленні методик комплексних судово-експертних досліджень за всіма можливими видами та нормативно-правового акта з питань призначення та проведення комплексних судових експертиз.

Гострою проблемою для забезпечення належного рівня судово-експертної діяльності в нашій державі (окрім проблем нормативно-правового регулювання, необхідності вдосконалити теоретичну й методичну бази, матеріальне забезпечення судового експерта та збільшити фінансування на поліпшення

інструментальної бази) є незаконний вплив (тиск) на судового експерта з метою схилити його до надання завідомо неправдивого висновку або до відмови від виконання покладених на нього обов'язків.

Мотивацією та впливовим чинником для запобігання правопорушенням у сфері судово-експертної діяльності є підвищення оплати праці, грошового та пенсійного забезпечення судового експерта, удосконалення норм його соціального захисту. На підставі дослідження сучасного стану методичних підходів до визначення обсягів і розмірів шкоди та збитків, завданих через руйнування дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії РФ, можна констатувати таке: на сьогодні не існує єдиного підходу до визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків). В експертній практиці проведення судових будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень немає методик, які б узагальнювали алгоритм виконання досліджень із визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків), яких власники інфраструктурних об'єктів України зазнали внаслідок збройної агресії РФ.

Під час проведення досліджень із питань визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт та розмірів шкоди (збитків), завданих унаслідок пошкоджень дорожньої інфраструктури України через збройну агресію РФ, судовий експерт підлаштовує наявні методики дослідження цього питання до реалій сьогодення, а саме – наслідків військової агресії з боку РФ.

Станом на сьогодні існує нагальна потреба у вдосконаленні наявного підходу до визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків) з урахуванням руйнування дорожньої інфраструктури України внаслідок ведення активних бойових дій ворогом.

Отже, для вирішення питань щодо розміру шкоди (збитків) у результаті руйнувань об'єктів дорожньої інфраструктури внаслідок авіабомбардувань, ракетних ударів та артилерійських обстрілів російського агресора важливо: по-перше, встановити причину руйнувань (пошкоджень), що належать до компетенції експерта-вибухотехніка; по-друге, вирішити питання розміру

шкоди (збитків), що є завданням судових експертів у галузях будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертиз. Сформована на основі інтегрування знань у галузях вибухотехніки (для визначення причин руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури), дорожньо-технічної та будівельно-технічної судових експертиз (залежно від пошкоджених елементів об'єкта дорожньої інфраструктури), методика матиме комплексний характер. Ця комплексність може проявлятися як у формі комплексної судової експертизи, так і у формі комплексу вказаних судових експертиз.

Проведено аналіз та узагальнено інформацію про основну військову техніку й артилерійські озброєння військ РФ та інших військових угруповань ворога, характеристики ракетних озброєнь РФ авіаційного, наземного та морського базування, касетних бойових частин ракетних озброєнь, засобів дистанційного мінування місцевості тощо. Вказані характеристики досліджують під час встановлення типів та видів озброєнь, якими пошкоджено (зруйновано) об'єкти дорожньої інфраструктури та інші об'єкти нерухомості. Проаналізовано розміри воронок від дії снарядів залежно від калібрів артилерійських систем з метою установлення типів озброєнь. З'ясовано особливості явища розсіювання снарядів залежно від дальності стрільби реактивної артилерії та ракетних озброєнь. Наведено рекомендації щодо фіксації воронок та решток артилерійських снарядів та ракетних озброєнь під час експертного огляду місця події для визначення напрямку та механізму обстрілу, зведення показників для складання схеми визначення координат. Акцентовано увагу на рекомендаціях із розшифровування цифрових позначень на виявлених на місцях вибуху фрагментів снарядів, а також на необхідності використання засобів захисту під час огляду місця прильоту судовим експертом. Наведено також приклади оформлення схем фіксації результатів артилерійського обстрілу та ракетного удару.

Запропоновано алгоритм дій судового експерта під час огляду місця події, що складається з послідовних дій судового експерта в галузі вибухотехнічних досліджень та на прикладах з експертної практики розроблено

відповідні методичні рекомендації з метою встановлення причин та механізму пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури. Після визначення експертом-вибухотехніком причин та механізму пошкодження (руйнування) об'єкта дорожньої інфраструктури подальші дослідження спрямовуються на встановлення розміру шкоди (збитків) від обстрілу (ракетного удару). Вказані дослідження проводяться судовими експертами в галузях будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень.

Розроблено загальні організаційні та методичні положення досліджень пошкоджених (зруйнованих) та відремонтованих (відбудованих) об'єктів дорожньої інфраструктури: по-перше, виокремлено нормативно-правову та нормативно-технічну базу, що має використовуватися судовим експертом під час проведення досліджень та норми якої складають ідеальну модель виконання тих чи інших робіт (тобто як це має бути зроблено в ідеалі); по-друге, розроблено алгоритм дій судового експерта під час вирішення питань щодо відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт даним, зазначеним в актах виконаних робіт; з'ясування різниці між обсягами та вартістю робіт згідно з актами виконаних робіт та фактичними обсягами й вартістю робіт; відповідності чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття, укладеного в ході виконаних робіт; документального підтвердження вартості фактично виконаних робіт даними, вказаним в актах КБ-2в.

Констатовано, що з метою оперативного вирішення питань стосовно встановлення відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт обсягам, якості та вартості виконаних робіт, указаних у первинно-обліковій документації, судово-слідчим органам необхідно приділяти більшу увагу отриманню та наданню судовому експертові всіх вихідних даних та матеріалів. Сформульовано пропозиції щодо вдосконалення наявного підходу до визначення переліку вихідних даних та матеріалів.

Із метою запобігання вчиненню злочинів у сфері дорожнього руху є достатньо актуальним питання щодо профілактичної діяльності судового

експерта, яку він може проводити як у процесуальній, так і в позапроцесуальній формах. Від вчасного дослідження дорожньої інфраструктури та виявлення причин, які можуть сприяти виникненню дорожньо-транспортних пригод, залежить загальне зниження кількості дорожньо-транспортних пригод у майбутньому.

Обґрунтовано, що на законодавчому рівні треба внести зміни в частинах шостій та сьомій статті 69 КПК України, передбачивши підстави для надання повідомлення про неможливість проведення експертизи; зазначивши про особливості організації виконання комплексної та/або комісійної експертизи, коли в постанові (ухвалі) неправильно визначено процесуальний статус судової експертизи або її предметний вид, та право керівника в таких випадках організувати проведення відповідної експертизи. Доведено, що повноваження керівника експертної установи мають знайти своє відображення як у нормах процесуального законодавства, так і в нормах базового Закону України «Про судову експертизу». Запропоновано відповідні доповнення до законодавства України. Введення до законодавства вказаних норм сприятиме вдосконаленню судово-експертної діяльності.

В Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень варто передбачити механізм оформлення комплексу експертиз, якщо в одній постанові (ухвалі суду) поставлено питання, які стосуються різних галузей знань і не містять завдання, загального (спільного) для вирішення всіма експертами. Запропоновано викласти відповідну норму Інструкції, у якій відобразити право керівника в разі призначення судової експертизи експертній установі, доручати проведення експертизи одному або декільком експертам. Акцентовано увагу на тому, що експерти надають висновок від свого імені й відповідають за нього особисто.

Запропоновано розширити положення ст. 24 Закону України «Про судову експертизу» в аспекті міжнародного наукового співробітництва, а саме, участі судових експертів у діяльності іноземних і міжнародних неурядових професійних об'єднань судових експертів з метою підвищення кваліфікації

та отримання необхідної науково-методичної інформації тощо.

Крім того, запропоновано уточнити норми статті 386 Кримінального кодексу України в аспекті передбачення відповідальності для осіб, які вчиняють незаконний вплив на учасників процесу, у тому числі на судового експерта. Акцентовано увагу на необхідності набрання чинності норм Закону України «Про судову експертизу» щодо мотивації роботи судового експерта.

Ключові слова: авіабомбардування, артилерійський обстріл, асфальтобетонне покриття дороги, будівельно-технічне дослідження, вдосконалення законодавства, вибухотехнічне дослідження, висновок експерта, експертиза об'єктів дорожньої інфраструктури, експертна профілактика, експертне дослідження, зразки для проведення експертизи, комплексна судова експертиза, криміналістика, кримінальне правопорушення, кримінальне провадження, критерії оцінки, методика дорожньо-технічного дослідження, огляд місця події, підготовка матеріалів для призначення судової експертизи, пошкодження, ракетний удар, руйнування, спеціальні знання, судова експертиза, судовий експерт, технологія будівництва.

SUMMARY

Pivnov Ye. O. Forensic Expert support for investigation of criminal offenses in the field of road infrastructure. – *Qualifying scientific work as a manuscript.*

PhD thesis by the specialty 081 "Law" (Field of Study 08 Law). – National Scientific Center "Hon. Prof. M. S. Bokarius Forensic Science Institute" of the Ministry of Justice of Ukraine. – Kharkiv, 2024.

The dissertation carries out a multidisciplinary research on theoretical, legal and methodological issues of forensic science support for investigation of crimes in the field of road infrastructure.

Scientific analysis of development of forensic expert researches on road infrastructure objects was carried out: the current state and changes in research subject depending on the actual tasks of forensic science support to justice were investigated. Changes in the vectors of actual tasks that appear before forensic experts during full-scale invasion of the Russian Federation on the territory of Ukraine create the need for their urgent solution. It has been proven that if before the war the determinants of the illegal use of budget funds in the field of road management were most often cited as shortcomings of State policy, late reforms of decentralization of management, outdated and ineffective measures of financial control over the legality of the use of budget funds, etc., then at the current stage, judicial experts face new tasks: determine the amount of damage caused by the destruction of road infrastructure as a result of artillery shelling, aerial bombardment and missile strikes on road infrastructure objects of Ukraine; find out the volume, quality and cost of the actually performed works on the capital repair of damaged (destroyed) road infrastructure objects; to determine the difference between the scope and cost of works according to the acts of completed works and the actual scope and cost of performed works to eliminate situations that arose as a result of unforeseen destruction of highways and engineering structures; to determine compliance with current norms and standards of physical and mechanical indicators of asphalt

concrete pavement; to establish the causes of damage and destruction of road infrastructure objects, etc.

Scientific point of view of those scientists was supported, they motivate researchers to develop new theoretical and methodological provisions in this field of forensic expert activity based on the analysis of expert practice and encourage further discussion of the issues of applying specific expertise in criminal proceedings in general and during the investigation and trial of crimes in the field of road infrastructure in particular.

It is stated that there is a lack of thorough research on improving effectiveness of specific expertise use while investigating criminal offenses related to repair and construction of road infrastructure facilities, as well as on the issue that has arisen at the present time as a result of the actions of the Russian aggressor related to the damage and destruction of road infrastructure facilities and reconstruction of roads determining relevance of the chosen topic of this work, directing scientific research. In connection with the above, the task is set: to develop and scientifically substantiate directions of research in the aspect of specific expertise application while investigating criminal offenses in the field of road infrastructure, formulate appropriate proposals.

Processes of changes in the forms and methods of specific expertise application, in particular, during forensic examinations, indicate that the subject matter of forensic research depends primarily on the tasks faced by forensic experts. In this regard, the author examines the practice of appointing and conducting forensic road technical examinations in the system of forensic institutions of the Ministry of Justice of Ukraine. A significant increase in the number of forensic examinations conducted in 2023 compared to the previous year was found that occurred in the field of road technical research by 170.3 % that indicates relevance of this area development of engineering research. Based on the results of the statistical analysis, the author outlines and scientifically substantiates directions for improving efficiency of using specific expertise in investigation of criminal offenses in the field of road infrastructure. The main factor behind certain changes in statistical data were the fact

of the armed aggression of the Russian Federation against Ukraine. Current issues of forensic science methodology the conditions of martial law and global threats related to the crimes of the Russian aggressor against Ukraine are studied. The main goal of such research was to determine the main trends, issues, ways to overcome them and further development of scientific research in all areas of forensic science activity.

The issue of defining cognition methods of by Ukrainian and foreign researchers was considered and it was proved that method is an important component of methodology (as a science of cognition methods) and methodology (as a set of methods, techniques and ways of solving one or another task, laid out in a certain sequence). The Effectiveness of forensic methods is significantly influenced not only by scientific and technical progress, but also by the conditions in which this or that branch of "mother" and forensic science is located, as well as, of course, the country's situation, related to or with the epidemiological the situation in the world, or with hostilities or other extraordinary circumstances. Based on this, analysis of researches performed at National Scientific Center «Hon. Prof. M. S. Bokarius Forensic Science Institute» of the Ministry of Justice of Ukraine and based on the above analysis, the relevance of the study of directions for formation and expansion of the subject of expert road technical research with the aim of increasing effectiveness of specific expertise use in investigation of criminal offenses related to the construction, repair of roads and definition of the amount of damages from destruction of the road infrastructure as a result of military actions and other negative factors affecting the condition of the road infrastructure. Directions for formation of fields of the forensic science subject in the field of road infrastructure are outlined and scientifically substantiated. Forensic science topic in the field of road infrastructure is the factual data and circumstances of the case regarding compliance of technical and operational, geometric and technical indicators of highways with regulatory and technical requirements; compliance of traffic management works with traffic safety requirements; determination of the technical condition of road infrastructure, causes of damage and destruction of objects and their elements; determination of the cost of works on road infrastructure facilities related to restoration, conversion, elimination

of the consequences of a natural disaster, mechanical and other negative impact (air bombardment, artillery shelling, missile strikes, movement of armored vehicles, etc.); determination of the amount of material damage and losses caused to the owners of road infrastructure objects, which are resolved in the form of multidisciplinary researches (road engineering, construction engineering and others, depending on the tasks).

Necessary condition for effective activity of law enforcement agencies in this direction is a high level of scientific and methodological support of criminal proceedings, which fully meets the modern demands of law enforcement practice, and is of particular importance in modern conditions of the development of the latest scientific and technical achievements and the development of innovative expert technologies. In this aspect, we can say that a special place in the system of means and methods of countering the analyzed crime belongs to specific expertise institution of expert witnesses that significantly expands capabilities of pre-trial investigation bodies in countering this dangerous criminal activity.

Therefore, these circumstances determine relevance and timeliness of development of detailed provisions on forensic science support for the system of disclosure, investigation and prevention of the analyzed crimes, improvement of expert support for investigation of this category of crimes, based directly on specific expertise use of competent persons.

Among solving theoretical issues of defining the subject, tasks, object of forensic examinations of road infrastructure, the main goal of this research was the analysis of methods of forensic research, because correct methodology of any cognitive process is the cornerstone that makes it possible to build an algorithm for performing tasks forensic examination, namely, create a method of forensic research and implement it in expert practice. Since the arsenal of methods of forensic examination (general, separate and special) includes, among others, the questionnaire method (as a general method of cognition), we outlined the purpose of this study as follows: based on the results of conducted questionnaire of forensic experts, to determine the main provisions of management of forensic examination in general and

forensic road examination in particular. These provisions have become useful for the construction of general methodological provisions for forensic investigations of road infrastructure objects.

On the basis of a survey of forensic experts, an analysis of scientific works and their own scientific research, the author proposes his own definition of the concept of forensic examination in criminal proceedings; this is a research by forensic expert of tangible (materialized) objects in order to provide conclusion on issues that are or will be the subject of legal proceedings to clarify, based on specific expertise use o in the field of science, technology, art, craft, etc., the actual data and circumstances of criminal proceedings about certain objects, phenomena and processes that took place (were used) during preparation, committing, concealing or eliminating criminal offense consequences.

The need for development of methods for multidisciplinary forensic examinations in all possible types and a normative legal act on appointment and conducting multidisciplinary forensic examinations has certainly been proved.

Acute problem for ensuring the proper level of forensic expert activity in our country (in addition to the problems of regulatory and legal regulation, the need to improve theoretical and methodological base, material support of forensic expert and increase funding for improvement of the tool base) is illegal influence (pressure) on forensic expert from in order to induce him to give a knowingly false conclusion or to refuse to fulfill the duties assigned to.

Motivation and influential factor for preventing offenses in the field of forensic expert activity is to increase the salary, monetary and pension security of forensic expert, and improve the norms of his or her social protection. Based on the study of the current state of methodological approaches to determining scope and amount of damage and losses caused by the destruction of the road infrastructure of Ukraine as a result of the armed aggression of the Russian Federation, the following can be stated: to date, there is no single approach to determining the scope of repair and restoration work and the amount of damage (losses). In forensic expert practice of conducting forensic construction, technical and road engineering researches, there are no

methods that would generalize the algorithm for conducting studies to determine the scope of repair and restoration work and the amount of damage (losses) suffered by the owners of infrastructure facilities of Ukraine as a result of the armed aggression of the Russian Federation.

While conducting research on determining the scope of repair and restoration work and the amount of damage (loss) caused by damage to the road infrastructure of Ukraine due to the armed aggression of the Russian federation, the forensic expert adapts the existing methods of studying this issue to the realities of today, namely, the consequences of military aggression by the Russian federation.

Currently, there is an urgent need to improve the existing approach to determining the scope of repair and restoration works and the amount of damage (losses), taking into account the destruction of Ukraine road infrastructure as a result of active hostilities by the enemy.

Therefore, in order to resolve the issues of amount of damage (losses) as a result of the destruction of road infrastructure facilities as a result of air bombardment, missile strikes and artillery shelling by the Russian aggressor, it is important: first, to establish the cause of destructions (damages) is within the competence of the explosive expert; second, to resolve the issue of the amount of damage (losses), which is the task of forensic experts in the fields of construction and road technical expertise. The methodology formed on the basis of integration of knowledge in the fields of explosive engineering (to determine the causes of destruction of road infrastructure facilities), road engineering and construction engineering forensic examination (depending on the damaged elements of the road infrastructure facility) will be comprehensive. This complexity can be manifested both in the form of a comprehensive forensic examination and in the form of a complex of these forensic examinations.

Analysis and generalization of information on the main military equipment and artillery weapons of the Russian army and other enemy military groups, the characteristics of Russian air-based, land-based and sea-based missile weapons, cluster missile warheads, means of remote terrain mining, etc., was carried out. The

specified characteristics are studied while establishing the types and types of weapons that damaged (destroyed) road infrastructure objects and other real estate objects. The dimensions of the funnels from the impact of projectiles were analyzed depending on the calibers of the artillery systems in order to establish the types of weapons. The peculiarities of the phenomenon of projectile dispersion depending on the firing range of rocket artillery and missile weapons have been clarified. Recommendations are given for fixing funnels and remnants of artillery shells and rocket weapons during an expert inspection of the scene in order to determine the direction and mechanism of shelling, summarizing indicators for drawing up a coordinate determination scheme. Attention was focused on the recommendations for deciphering the digital markings on projectile fragments found at the explosion sites, as well as on the need to use protective equipment during the inspection of the landing site by a forensic expert. Examples of design schemes for recording the results of artillery shelling and missile strikes are provided.

Algorithm of actions of forensic expert during scene inspection is proposed, consisting of consecutive actions of a forensic expert in the field of explosives research and appropriate methodological recommendations are developed based on examples from expert practice. In order to establish the causes and mechanism of damage to the road infrastructure object. After explosive expert has determined the causes and mechanism of damage (destruction) of the road infrastructure object, further research is aimed at establishing the amount of damage (damages) from shelling (missile impact). These researches are conducted by forensic experts in the fields of construction and road researches. General organizational and methodical provisions for the research of damaged (destroyed) and repaired (rebuilt) road infrastructure objects have been developed, namely: firstly, the normative-legal and normative-technical framework that should be used by the forensic expert during the research and norms has been identified which make up the ideal model of the performance of certain works (that is, how it should be done ideally); secondly, an algorithm of actions of a forensic expert was developed when solving issues regarding the compliance of the volumes, quality and cost of the actually performed

works with the data specified in the acts of the performed works; clarification of difference between the scope and cost of works according to the acts of performed works and the actual scope and cost of works; compliance with the current norms and standards of physical and mechanical indicators of the asphalt concrete covering laid in the course of the performed works; documentary confirmation of the cost of the actually performed works with the data indicated in the acts of КБ-2В.

It was established that in order to promptly resolve issues related to establishing compliance of the scope, quality, and value of the work actually performed with the scope, quality and value of the work performed specified in the primary accounting documentation, judicial and investigative bodies should pay more attention to receiving and providing the forensic expert with all initial data and content. Suggestions for improving existing approach to determining the list of raw data and content have been formulated.

In order to prevent commission of crimes in the traffic field, the issue of preventive activities of a forensic expert, which he or she can conduct both in procedural and non-procedural forms, is quite relevant. Overall reduction of road accidents in the future depends on timely research of road infrastructure and identification of the causes that may contribute to occurrence traffic collisions.

It is substantiated that at the legislative level, changes should be made in parts six and seven of Article 69 of Criminal Procedural Code of Ukraine providing grounds for providing a notice of the impossibility of conducting an examination; peculiarities of management of multidisciplinary and/or commission examination, when the procedural status of the forensic examination or its subject type and the right of the manager in such cases to organize the relevant examination are incorrectly indicated in the resolution (decision). It has been proven that the authority of the head of an expert institution should be reflected both in the norms of procedural legislation and in the norms of the basic Law of Ukraine: *On Judicial Examination*. Corresponding additions to the legislation of Ukraine are proposed. Introduction of the specified norms into the legislation will contribute to the improvement of forensic expert activity.

In the Instruction on appointment and conducting forensic examinations and researches, it is necessary to provide for the mechanism for preparation of a set of examinations, if in one resolution (court decision) questions related to different fields of knowledge are raised and do not contain a general (joint) task to be solved by all experts. It is proposed to set out the relevant norm of the Instruction, in which to reflect the right of the manager in the event of the appointment of a forensic examination to an expert institution, to entrust the examination to one or several experts. Emphasis is placed on the fact that experts provide an opinion on their own behalf and are personally responsible for."

It is proposed to expand the provisions of Art. 24 of Law of Ukraine: *On Judicial Examination* in the aspect of international scientific cooperation, namely, the participation of forensic experts in the activities of foreign and international non-governmental professional associations of forensic experts with the aim of improving their qualifications and obtaining necessary scientific and methodological information, etc.

In addition, it is proposed to clarify the norms of Article 386 of the Criminal Code of Ukraine in the aspect of predicting responsibility for persons who exert illegal influence on the participants in the process, including on the judicial expert. Attention was focused on the need to enter into force the norms of the *Law of Ukraine: On Judicial Examination* regarding the motivation of the work of a forensic expert.

Keywords: aerial bombardment, artillery bombardment, asphalt concrete road surface, construction and technical research, improvement of legislation, explosives research, expert opinion, examination of road infrastructure facilities, expert prevention, expert research, samples for examination, comprehensive forensic examination, forensics, criminal offense, criminal proceedings, assessment criteria, road and technical research methodology, inspection of the scene, preparation of materials for the appointment of a forensic examination, damage, missile strike, destruction, special knowledge, forensic examination, forensic expert, construction technology.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Іванович А., Сімакова-Єфремян Е., Півньов Є. Наукова діяльність у галузі судової експертизи – основа методології судово-експертних досліджень в умовах воєнного стану. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2023. Вип. 3 (32). С. 10–33.

DOI: 10.32353/khrife.3.2023.02.

2. Півньов Є. Судово-експертне дорожньо-технічне дослідження: стан і зміни відповідно до нових завдань експертного забезпечення правосуддя. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2023. Вип. 4 (33). С. 178–190.

DOI : 10.32353/khrife.4.2023.12.

3. Півньов Є. Анкетування як метод наукового пізнання та його вплив на формування методології судово-експертних дорожньо-технічних досліджень. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2024. Вип. 1 (34). С. 187–208.

DOI : 10.32353/khrife.1.2024.11.

4. Півньов Є. Методичні підходи до визначення шкоди та збитків від пошкодження дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії рф. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2024. Вип. 2 (35). С. 110–126.

DOI : 10.32353/khrife.2.2024.08.

5. Pivnov Yevhen. Organizational and legal principles of forensic examination in the field of road infrastructure. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2024. № 3. P. 168–174.

DOI: <https://doi.org/10.61345/1339-7915.2024.3.24>.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Півньов Є. О. Проблемні питання експертного забезпечення

розслідування службових злочинів у сфері будівництва доріг. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеукраїн. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.). Харків, 2021. С. 102–107.

7. Півньов Є. О. До питання експертного забезпечення розслідування злочинів у сфері будівництва доріг. *Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу* : матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15 грудня 2021 р.). Київ, 2021. С. 234–237.

8. Pivnov Ye. O. Problem Issues of Using Special Knowledge During the Investigation of Crimes in the Field of Road Construction. *International Scientific Innovations in Human Life : The 7th International Scientific and Practical Conference* (Manchester, United Kingdom, January 19-21, 2022). Manchester, 2022. P. 791–798.

9. Півньов Є. О. Проблемні питання експертних досліджень із визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації. *Проблематика документального оформлення, визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні та її громадянам внаслідок збройної агресії Російської Федерації* : тези наук.-практ. конф. (м. Харків, 22 червня 2022 р.). Харків, 2022. С. 106–110.

10. Півньов Є. О. Деякі аспекти розширення меж предмету дорожньо-технічної експертизи в умовах війни та відновлення України у повоєнний період. *Актуальні питання судово-експертної діяльності в умовах воєнного стану та повоєнний період*: матеріали всеукраїн. наук.-практ. конф. (м. Одеса-м. Львів, 28 вересня 2022 р.). Одеса-Львів, 2022. С. 121–123.

11. Півньов Є. О. Адаптація до викликів війни пріоритетних напрямів наукових досліджень у сфері судової експертизи. *Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу* : матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 16 грудня 2022 р.). Київ, 2022. С. 383–386.

12. Півньов Є. До проблем методичного забезпечення судової дорожньо-технічної експертизи під час війни. *Актуальні питання судової експертизи та*

криміналістики : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. з нагоди ювілеїв видатних учених: 95-річчя від дня народження Л. Ю. Ароцкера («Ароцкерівські читання») і 105-річчя від дня народження М. В. Салтевського (Харків, 19 травня 2023 р.). Харків, 2023. С 239–241.

13. Півньов Є. Питання міжнародного співробітництва у галузі судової експертизи під час війни. *Актуальні питання судової експертизи і криміналістики* : зб. мат-лів міжнар. наук.-практ. конф. з нагоди 100-річчя Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» (м. Харків, 10 листопада 2023 р.). Харків, 2023. С. 287–290.

14. Півньов Є. Судова експертиза у сфері дорожньої інфраструктури: проблеми визначення шкоди та збитків внаслідок збройної агресії російської федерації. *Сучасні напрямки розвитку судової експертизи та криміналістики* : зб. Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Одеса, 5 вересня 2024 р.). Одеса, 2024. С. 371–376.

15. Півньов Є. Проблеми профілактичної діяльності судових експертів під час дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури. *Актуальні питання судової експертизи і криміналістики* : зб. мат-лів Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої пам'яті видатного вченого Владислава Федоренка («Федоренківські читання») (м. Харків, 15 жовтня 2024 р.). Харків, 2024. С. 229–232.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	26
ВСТУП	27
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ СУДОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.....	43
1.1 Судово-експертне дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури: стан і зміни його предмета відповідно до сучасних завдань експертного забезпечення правосуддя.....	43
1.2 Вплив практичної судово-експертної діяльності на формування теоретико-правових та методологічних засад досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури.....	80
Висновки до розділу 1	120
РОЗДІЛ 2. ЗАГАЛЬНІ МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ СУДОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.....	124
2.1 Методичні підходи до визначення шкоди та збитків від пошкодження дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії РФ.....	124
2.2 Межі спеціальних знань та алгоритм дій судового експерта-вибухотехніка на місці події (пошкодження (руйнування) полотна автодороги та інших об'єктів дорожньої інфраструктури) з метою визначення механізму та причини руйнувань.....	141
2.3 Загальні організаційні та методичні положення досліджень пошкоджених (зруйнованих) та відремонтованих (відбудованих) об'єктів дорожньої інфраструктури.....	183
Висновки до розділу 2	213
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ НАДАННЯ ВИХІДНИХ ДАНИХ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ЕКСПЕРТНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ОБ'ЄКТІВ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ, ПРОФІЛАКТИЧНОЇ	

ДІЯЛЬНОСТІ СУДОВИХ ЕКСПЕРТІВ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ ЕКСПЕРТИЗ У ЦІЙ СФЕРІ.....	216
3.1 Надання вихідних даних для проведення експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури, профілактична діяльність судових експертів: проблеми та шляхи їх вирішення.....	216
3.2 Нормативно-правове регулювання питань призначення та проведення судових експертиз об'єктів дорожньої інфраструктури.....	234
Висновки до розділу 3	249
ВИСНОВКИ	254
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	260
ДОДАТКИ.....	300

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ГБН – Галузеві будівельні норми

ГПК України – Господарський процесуальний кодекс України

ДБН – Державні будівельні норми

ДК – Державний класифікатор

ДСТУ – Державний стандарт України

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

КАС України – Кодекс адміністративного судочинства України

КК України – Кримінальний кодекс України

КПК України – Кримінальний процесуальний кодекс України 2012 року

КБ-2в – акт приймання виконаних будівельних робіт

КБ-3 – довідка про вартість виконаних будівельних робіт та витрати

КБ-6 – журнал обліку виконаних робіт

ННЦ ІСЕ – Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса Міністерства юстиції України

НПАОП – нормативно-правові акти з охорони праці

ПДВ – податок на додану вартість

ПВР – проєкт виконання робіт

СОУ – Стандарт організації України

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Судово-експертна діяльність в Україні є однією з пріоритетних для держави, оскільки значна частина кримінальних проваджень не може бути ефективно розслідувана та розглянута в суді без застосування спеціальних знань у галузі науки і техніки. Не оминає ця обставина й розслідування злочинів у сфері будівництва, а одними із суспільно небезпечних злочинних проявів у цій площині є злочини у сфері дорожньої інфраструктури, як сукупності об'єктів (підприємств, закладів), які займаються ремонтом, будівництвом та реконструкцією, а також експлуатаційним утриманням доріг, мостів та інших дорожніх шляхів. Особливістю злочинів у цій сфері є те, що вони спричиняють значні матеріальні збитки.

Аналіз слідчої практики свідчить про те, що працівники правоохоронних органів у сучасних умовах стикаються з великими труднощами при розслідуванні цих видів злочинів. Це певною мірою зумовлюється браком у них спеціальних знань у вказаній сфері. Основні проблеми для сучасної слідчої, судової та експертної практики полягають у встановленні складного механізму скоєння злочинів у сфері будівництва, ремонту та реконструкції, а також експлуатаційного утримання доріг, у потребі оперативного та вчасного залучення судових експертів і комплексному характері використання спеціальних знань – часто у формі комплексних судових експертиз.

Крім того, у ході розслідування злочинів у сфері дорожньої інфраструктури виникають питання відповідності розробленої проєктно-технічної та кошторисної документації вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва доріг, безпеки дорожнього руху, а також питання визначення відповідності виконаних будівельних робіт та побудованих об'єктів проєктно-технічній документації та вимогам нормативно-правових актів у галузі будівництва, які можуть бути вирішені за наявності в експерта (експертів) відповідних фахових знань, у тому числі з вузькоспрямованих

питань проєктування, будівництва, експлуатації, пошкоджень доріг з урахуванням об'ємності матеріалів і складності об'єктів та інших їхніх особливостей. На сучасному етапі розвитку судової експертизи виникла нагальна потреба в оновленні наявних та розробленні нових науково-обґрунтованих практичних рекомендацій щодо різних аспектів експертного забезпечення розкриття, розслідування та запобігання злочинів у сфері дорожньої інфраструктури. Мова йде про розроблення теоретико-правових та науково-методичних положень експертного забезпечення розслідування злочинів у згадуваній сфері, розгляд теоретичних питань використання спеціальних знань, а також визначення напрямів підвищення ефективності науково-методичного забезпечення та нормативно-правового регулювання питань призначення та проведення судових експертиз у сфері дорожньої інфраструктури.

Необхідною умовою ефективної діяльності правоохоронних органів у цьому напрямі є високий рівень науково-методичного забезпечення кримінального судочинства, що повною мірою відповідає сучасним запитам правозастосовної практики та набуває особливого значення в умовах розвитку новітніх науково-технічних досягнень та розробки інноваційних експертних технологій. У цьому аспекті ми можемо говорити, що особливе місце в системі засобів і прийомів протидії аналізованій злочинності належить саме інституту спеціальних знань обізнаних осіб, який значно розширює можливості органів досудового розслідування в протистоянні цій небезпечній злочинній діяльності.

Варто зазначити, що з лютого 2024 року виникла нова проблема, пов'язана із встановленням збитків державі за фактами руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури внаслідок артобстрілів, ракетних ударів, бомбардувань указаних об'єктів тощо.

Поряд із тим, що питання використання спеціальних знань у цій категорії кримінальних проваджень знайшли, на жаль, лише фрагментарне вирішення і не враховують сучасного стану злочинності у сфері будівництва (ремонту, реконструкції, експлуатаційного утримання) доріг, виникла й необхідність

наукового аналізу та вироблення шляхів використання спеціальних знань з метою з'ясування причин та механізму руйнування (пошкодження) об'єктів дорожньої інфраструктури для встановлення розміру збитків від указаних злочинів та розрахунків витрат на відновлення зруйнованих (пошкоджених) об'єктів дорожньої інфраструктури. Оптимізація практики боротьби із сучасною злочинністю не можлива без суттєвого підвищення ефективності використання суб'єктом доказування наявних експертних методик, розроблення та впровадження новітніх засобів і методів, систематизації накопиченого наукового знання на основі глибокого переосмислення традиційних концепцій у світлі необхідності вирішення нових експертних завдань, пов'язаних з експертним забезпеченням розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури.

Питанням використання спеціальних знань у розслідуванні злочинів приділено значну увагу, зокрема, у наукових працях українських дослідників: Л. Ю. Ароцкера, В. П. Бахіна, В. С. Бондаря, В. Г. Гончаренка, В. А. Журавля, Н. І. Клименко, В. П. Колмакова, В. О. Коновалової, В. К. Лисиченка, Г. М. Надгорного, Г. В. Прохорова-Лукіна, М. В. Салтевського, М. Я. Сегая, Е. Б. Сімакової-Єфремян, З. М. Соколовського, І. А. Петрової, Г. О. Спіціної, С. А. Тюленєва, І. Я. Фрідмана, В. М. Шевчука; В. Ю. Шепітька, М. В. Шепітька, М. Г. Щербаковського, В. В. Юсупова та ін. Згадані вище науковці та практики висвітлювали проблемні аспекти визначення поняття спеціальних знань, сутності, структури, цілей, форм їх використання в судочинстві, принципи судово-експертної діяльності, правове регулювання використання спеціальних знань, умінь і навичок у кримінальному провадженні, недоліки правового регламентування застосування спеціальних знань; питання визначення загального поняття та функціонального призначення обізнаних осіб у судочинстві для розв'язання техніко-криміналістичних завдань досудового розслідування кримінальних правопорушень як засобів оптимізації інформаційного забезпечення судової експертизи тощо. Окремі теоретичні та методичні положення судової будівельно-технічної та дорожньо-

технічної експертизи знайшли своє відображення в наукових працях українських учених – Л. Гули, З. М. Скибінської, О. Я. Заяць, В. В. Контимирової, В. В. Мазурової, О. В. Командирова, О. В. Левченко, Д. В. Пучко, Н. В. Сили та ін. Проте, незважаючи на наявність певної кількості наукових досліджень, бракує ґрунтовних досліджень із підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із проєктуванням, будівництвом, експлуатацією об'єктів дорожньої інфраструктури, а також із питань, що постали на часі сьогодні, – у результаті дій російського агресора, пов'язаних із пошкодженням та руйнацією об'єктів дорожньої інфраструктури, та відбудовою доріг, що зумовлює актуальність обраної тематики цієї роботи та скеровує наші подальші наукові розвідки.

Таким чином, необхідність удосконалення законодавства, недостатня розробленість теоретичних та методичних положень у цій сфері зумовлюють актуальність дослідження організаційно-правових, загальнометодичних засад експертного забезпечення розслідування злочинів у сфері дорожньої інфраструктури.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Роботу виконано відповідно до Стратегії розвитку системи правосуддя та конституційного судочинства на 2021–2023 рр., схваленої Указом Президента України від 11.06.2021 № 231/2021; Стратегії боротьби з організованою злочинністю, що затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.09.2020 № 1126; положень Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 14.09.2020 № 392/2020; Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року, затверджених Указом Президента України від 30.09.2019 № 722/2019; пріоритетних напрямів «Правові механізми забезпечення і захисту прав і свобод людини» і «Фундаментальні та прикладні проблеми наукового забезпечення боротьби зі злочинністю в Україні» на 2021–2025 рр., затверджених постановою загальних зборів Національної Академії правових наук України від 26.03.2021 № 12-21, Плану наукових робіт Національного наукового центру «Інститут судових

експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України (№ держреєстрації – 0123U101885). Тему дисертації внесено до переліку тем дисертаційних робіт із проблем держави та права, розглянутих і схвалених відділеннями Академії правових наук України. Дисертацію виконано в Національному науковому центрі «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса». Тему дисертації затверджено рішеннями Вченої ради ННЦ ІСЕ (протоколи від 22 грудня 2021 р. № 16 та 29 листопада 2023 р. № 11 (зміна найменування теми)).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є визначення змісту й особливостей організаційно-правових, загальнометодичних засад та сучасних можливостей експертного забезпечення розслідування злочинів у сфері дорожньої інфраструктури; розроблення єдиної концепції, що висвітлює теоретичні, методологічні, організаційні та методичні аспекти експертного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури. Поряд із тим метою наукового дослідження є формулювання можливих пропозицій щодо вдосконалення вітчизняного законодавства та відомчих нормативних актів, що регулюють питання застосування спеціальних знань під час розслідування правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури, пов'язаних як із будівництвом доріг, так і встановленням збитків від їх пошкодження (руйнації), а також упровадження рекомендацій щодо використання спеціальних знань під час досудового розслідування цієї групи правопорушень.

Досягнення зазначеної мети передбачає розв'язання таких завдань:

– на підставі аналізу й узагальнення слідчої та експертної практики, анкетування судових експертів, вивчення спеціальних літературних джерел та нормативно-правових і нормативно-технічних актів розглянути, висвітлити та розробити нові теоретичні та методичні положення: щодо сучасного стану експертного забезпечення правосуддя під час розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури; стану та зміни предмета судово-експертного дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури відповідно

до сучасних завдань експертного забезпечення правосуддя;

- провести аналіз впливу практичної судово-експертної діяльності на формування теоретико-правових та методологічних засад дорожньо-технічних досліджень;

- розробити методичні підходи до визначення шкоди та збитків від пошкодження дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії;

- визначити межі спеціальних знань та алгоритм дій судового експерта-вибухотехніка на місці події (пошкодження (руйнування) полотна автодороги та інших об'єктів дорожньої інфраструктури) з метою з'ясування механізму та причини руйнувань;

- з'ясувати сутність, структуру та форми використання спеціальних знань під час розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури;

- окреслити компетенції експертів, які залучаються до кримінального судочинства під час досудового розслідування цієї категорії правопорушень;

- розробити загальні організаційні та методичні положення досліджень пошкоджених (зруйнованих) та відремонтованих (відбудованих) об'єктів дорожньої інфраструктури щодо визначення відповідності чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття;

- на підставі аналізу експертної практики виокремити проблеми та віднайти шляхи їх вирішення, створивши рекомендації щодо надання органами (особами), які призначають судові експертизи (залучають судових експертів), вихідних даних для проведення експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури;

- із метою з'ясування обставин, що сприяють (можуть сприяти) вчиненню злочинів у сфері проєктування, будівництва, ремонту, експлуатаційного утримання об'єктів дорожньої інфраструктури, на підставі використання спеціальних знань розробити профілактичні рекомендації з метою усунення (запобігання) правопорушень у цій сфері;

- виробити пропозиції з удосконалення нормативно-правового

регулювання питань призначення та проведення судових експертиз об'єктів дорожньої інфраструктури.

Об'єктом дослідження є суспільні правовідносини, що виникають у процесі експертного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури.

Предметом дослідження є організаційно-правові, загальнометодичні засади експертного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури.

Методи дослідження. У процесі дослідження застосовано систему методів пізнання, що забезпечує достовірність отриманих результатів і висновків. Методологічною основою дисертації обрано міждисциплінарний підхід, який включає використання комплексу загальних (загальнонаукових), окремих та спеціальних методів досліджень, положень діалектики, теорії доказів, логіки, гносеології, криміналістики, судової експертології, вибір яких зумовлений специфікою предмета, об'єкта, завданнями експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури. Історичний метод використовувався під час аналізування генезису та розвитку наукової думки про судову експертизу об'єктів дорожньої інфраструктури в аспекті змін меж предмета судових дорожньо-технічних досліджень, а також процесуальних аспектів експертних досліджень й визначення технологій будівництва (ремонту) доріг (підрозділи 1.1, 2.1-2.3; 3.2). Діалектичні методи використано під час визначення основних категорій теоретичних положень експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури в динаміці розвитку цієї сфери досліджень, у ході з'ясування їх сутності, вироблення основних понять та з метою розроблення відповідних алгоритмів дослідження, що забезпечило обґрунтування розуміння предмета, завдань, об'єкта та суб'єкта дослідження, сприяло установленню їхнього взаємозв'язку та взаємозумовленості (розділи 1-3). Методи анкетування та порівняльно-правового й прогностичного аналізу застосовано для забезпечення ґрунтовного розгляду положень експертної практики, джерел спеціальної літератури в межах теми дисертаційної роботи, визначення проблем

проведення судових експертиз у сфері дорожньої інфраструктури та з'ясування можливостей і перспектив застосування пропозицій учених та практиків щодо вдосконалення науково-методичної та нормативно-правової бази досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури (розділи 1-3). Використання формально-логічного методу забезпечило формулювання висновків і рекомендацій за кожним розділом роботи та загальних висновків дисертації в цілому, що дало змогу їх логічно структурувати та формально обґрунтувати (висновки за розділами 1-3, загальні висновки). Із спеціальних методів застосовано методики судово-експертних досліджень, що лягли в основу формулювання загальнометодичних підходів та положень щодо вирішення завдань із досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури (розділ 2). Завдяки коректному використанню статистичних методів (групування й аналізу кількісних та якісних показників) і сформувалась можливість збирання, аналізування й узагальнення емпіричного матеріалу – анкетування респондентів, судової та експертної практики (розділ 1).

Науково-теоретичне підґрунтя дисертації склали наукові праці вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі філософії, криміналістики, судової експертології, кримінального, кримінального процесуального права, інших галузевих правових наук.

Нормативно-правову основу дослідження складають Конституція України, Кримінальний процесуальний кодекс України, Кримінальний кодекс України, Закон України «Про судову експертизу», Закон України «Про автомобільні дороги»; Закон України «Про будівельні норми», Закон України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» та інші закони й підзаконні нормативно-правові акти, що визначають засади судової експертизи, матеріального та процесуального права; у процесі роботи застосовано й нормативно-технічні акти, що використовуються у сфері проведення експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури.

Емпіричну базу дослідження становлять статистичні й аналітичні матеріали Генеральної прокуратури України, Міністерства юстиції України;

результати вивчення матеріалів 350 висновків судових експертів із досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури та анкетування 432 судових експертів Міністерства юстиції України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що в дисертації комплексно, з урахуванням новітніх досягнень науки судової експертології, сучасного стану судово-експертної діяльності, законодавчих змін досліджено теоретичні й практичні аспекти експертного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури. У роботі сформульовано низку положень, висновків та рекомендацій, які є концептуально новими в теоретичному розумінні та важливими для судово-експертної практики, основними з яких є такі:

вперше:

– на підставі комплексного аналізу положень судово-експертної практики окреслено й науково обґрунтовано напрями формування полів предмета судової дорожньо-технічної експертизи. За результатами аналізу статистичних даних з експертної практики продемонстровано зростання кількості та складності виконаних дорожньо-технічних досліджень. З'ясовано генезис змін меж предмета судових дорожньо-технічних досліджень. Зосереджено увагу на тісному зв'язку предмета судово-експертного дослідження із завданнями, що підлягають розв'язанню у зв'язку з якісними змінами злочинності й викликами війни;

– обґрунтовано актуальність дослідження напрямів формування та розширення предмета експертного дослідження з метою підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із будівництвом, ремонтом доріг і визначенням розміру збитків від руйнування дорожньої інфраструктури внаслідок воєнних дій та інших негативних чинників, що впливають на стан дорожньої інфраструктури;

– на основі авторського визначення поняття «судова експертиза у кримінальному провадженні» розроблено авторське визначення предмета

судової експертизи об'єктів дорожньої інфраструктури: це фактичні дані та обставини справи щодо відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних і технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам; відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху; визначення технічного стану дорожньої інфраструктури, причин пошкоджень і руйнувань об'єктів та їхніх елементів; визначення вартості робіт на об'єктах дорожньої інфраструктури, пов'язаних із відновленням, переобладнанням, усуненням наслідків стихійного лиха, механічного й іншого негативного впливу (авіабомбардувань, артилерійських обстрілів, ракетних ударів, руху бронетанкової техніки тощо);

– доведено, що для вирішення питань стосовно розміру шкоди (збитків) у результаті руйнувань об'єктів дорожньої інфраструктури внаслідок авіабомбардувань, ракетних ударів та артилерійських обстрілів російського агресора важливо: по-перше, встановити причину руйнувань (пошкоджень), що належить до компетенції експерта-вибухотехніка; по-друге, вирішити питання розміру шкоди (збитків), що є завданням судових експертів у галузях будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертиз. Аргументовано, що, сформована на підставі інтегрування знань у галузях вибухотехніки (для визначення причин руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури), дорожньо-технічної та будівельно-технічної судової експертизи (залежно від пошкоджених елементів об'єкта дорожньої інфраструктури), методологія має комплексний характер. Ця комплексність може проявлятися як у формі комплексної судової експертизи, так і у формі комплексу вказаних судових експертиз;

– розроблено загальні організаційні та методичні положення досліджень пошкоджених (зруйнованих) та відремонтованих (відбудованих) об'єктів дорожньої інфраструктури, а саме: по-перше, виокремлено нормативно-правову та нормативно-технічну базу, що має використовуватися судовим експертом під час проведення досліджень та норми якої складають ідеальну модель виконання тих чи інших робіт. Сформовано алгоритм дій судових експертів у

галузі будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень під час вирішення питань щодо відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт даним, зазначеним в актах виконаних робіт; з'ясування різниці між обсягами та вартістю робіт згідно з актами виконаних робіт і фактичними обсягами та вартістю робіт; відповідності чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття, укладеного в ході виконаних робіт; документального підтвердження вартості фактично виконаних робіт даним, указаним в актах КБ-2в;

– з метою підвищення ефективності здійснення судово-експертної діяльності розроблено низку пропозицій щодо внесення змін до законодавства України, зокрема частини шостої та сьомої статті 69 Кримінального процесуального кодексу України пропонується викласти в такій редакції:

«<...> 6. Експерт повинен повідомити особу, яка його залучила, чи суд, що доручив проведення експертизи, про неможливість проведення експертизи через відсутність у нього необхідних знань у разі, коли поставлені на вирішення експертизи питання виходять за межі його компетенції або коли експертові не надано матеріалів (об'єктів), необхідних для проведення досліджень, а клопотання про їх надання – не задовільнено»;

– аргументовано, що в разі, коли для проведення досліджень необхідно організувати виконання комплексної та/або комісійної експертизи, а в постанові (ухвалі) неправильно зазначено процесуальний статус судової експертизи або її предметний вид, керівник експертної установи повинен організувати проведення відповідної експертизи, про що у вступній частині висновку експерт має обов'язково дати відповідне роз'яснення. У разі виникнення сумніву щодо змісту та обсягу доручення експерт невідкладно заявляє клопотання особі, яка призначила експертизу, чи суду, що доручив її проведення, щодо його уточнення або повідомляє про неможливість проведення експертизи за поставленим запитанням;

– доведено, що повноваження керівника експертної установи мають знайти своє відображення як у нормах процесуального законодавства, так і

нормах базового Закону України «Про судову експертизу». Запропоновано в базовому законодавстві про судово-експертну діяльність та процесуальних нормативно-правових актах ввести відповідні норми щодо повноважень керівника експертної установи та наведено їхній зміст;

– запропоновано розширити положення статті 24 Закону України «Про судову експертизу» «Міжнародне наукове співробітництво», доповнивши її текстом такого змісту: «Судові експерти, які є працівниками державних спеціалізованих установ, мають право бути членами іноземних і міжнародних неурядових професійних об'єднань судових експертів та брати участь у їх діяльності з метою підвищення кваліфікації й отримання необхідної науково-методичної інформації». Крім того, розроблено й інші пропозиції щодо внесення змін до чинного законодавства України в аспекті міжнародних відносин;

удосконалено:

– обґрунтування потреби в розробленні та впровадженні новітніх методик судово-експертного дослідження; окреслення чинників, що позначаються на результатах експертних досліджень;

– формулювання пропозицій, спрямованих на більш ефективне використання спеціальних знань у забезпеченні розкриття та розслідування злочинів і поліпшення результатів роботи судових експертів у контексті розроблення науково-методичної бази для вдосконалення основної форми застосування спеціальних знань – судової експертизи;

– положення про те, що науково обґрунтована методологія будь-якого процесу пізнання є тим наріжним каменем, що сприяє побудові алгоритму виконання завдань судової експертизи, а саме – створенню методики експертного дослідження та впровадженню її в експертну практику. Серед інших методів судової експертизи, диференційованих на загальні, окремі та спеціальні, ефективним визнано метод анкетування як загальний метод пізнання: результати його застосування дали змогу виробити певні рекомендації з метою підвищення якості судово-експертної діяльності

з організаційних і загальнометодичних питань судової експертизи;

дістали подальшого розвитку:

– концептуальні положення щодо сутності методу дослідження як сукупності прийомів, способів та операцій, спрямованих на пізнання об'єкта. На підставі аналізу праць представників зарубіжних наукових шкіл отримала підтвердження домінантна тенденція нерозмежування методології та методів дослідження. У вітчизняній науковій традиції методологію розглядають як учення про науковий метод пізнання або як систему наукових принципів, на яких базується дослідження та здійснюється обрання сукупності пізнавальних засобів, методів, прийомів дослідження. Інша важлива підстава для диференціації методів – розподіл за ступенем їхнього впливу на збереження об'єктів судової експертизи;

– погляди на міжнародну допомогу як чинник сприяння прогресивному розвитку судової експертизи;

– обґрунтування необхідності внесення змін у законодавство України для більш чіткого регулювання питань залучення іноземних судових експертів;

– положення про те, що в умовах воєнного стану або післявоєнного відновлення держави доцільним залишається виконання наукових тем методичного характеру, що підтверджує актуальність виконання методичних розробок у галузі судової експертизи саме у зв'язку з російською агресією проти України;

– обґрунтування науковців про інтеграційні процеси, що відбуваються на сучасному етапі розвитку судової експертизи, які збурюють активну дискусію навколо комплексних судово-експертних досліджень. Через складність і нормативно-правову неврегульованість положень про комплексні експертні дослідження на сьогодні дискусійними залишаються питання механізмів призначення та проведення комплексних судових експертиз і комплексів експертиз за одним кримінальним провадженням;

– пропозиції на підтримку винятково ліцензійної діяльності з підготовки експертних кадрів як у закладах вищої освіти, так і на базі наукових установ

(зокрема судово-експертних).

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що розроблені та обґрунтовані висновки і пропозиції можуть бути використані:

– у науково-дослідній сфері – як підґрунтя для подальших теоретико-правових та науково-методичних розробок спеціальних методів дослідження об'єктів у сфері дорожньої інфраструктури (*акти впровадження Дніпропетровського науково-дослідного інституту судових експертиз Міністерства юстиції України від 17 жовтня 2024 р.; Науково-дослідного центру судової експертизи у сфері інформаційних технологій та інтелектуальної власності Міністерства юстиції України від 16 жовтня 2024 р.*);

– у правотворчій діяльності – для вдосконалення вітчизняного законодавства під час підготовки й уточнення низки законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів з питань розслідування кримінальних правопорушень у сфері об'єктів дорожньої інфраструктури (*акт впровадження Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України від 14 жовтня 2024 р.*);

– у правозастосовній діяльності – з метою підвищення ефективності розслідування кримінальних правопорушень, підготовки матеріалів для призначення судових експертиз у сфері дорожньої інфраструктури (*акт впровадження Територіального управління БЕБ у Полтавській області від 25 жовтня 2024 р.*);

– у освітньому процесі – під час підготовки методичних матеріалів та проведення лекційних, семінарських і практичних занять із здобувачами вищої освіти Харківського національного університету внутрішніх справ; під час викладання навчальних дисциплін «Криміналістика», «Судова експертологія», «Використання спеціальних знань у кримінальному, цивільному та адміністративному процесі» (*акт впровадження Навчально-наукового інституту №5 Харківського національного університету внутрішніх справ від*

01 жовтня 2024 р.).

Особистий внесок здобувача полягає в розробленні нового підходу до розв’язання проблем експертного забезпечення розслідування правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури, вдосконалення теоретико-правових та методологічних засад судово-експертної діяльності у вказаній галузі досліджень. Дисертація містить результати власних досліджень її автора. У разі використання ідей, результатів і текстів інших авторів у роботі є посилання на відповідне джерело.

Викладені в дисертації положення, що відбивають її наукову новизну, розроблені автором самостійно. Власні теоретичні розробки здобувача в одній статті, опублікованій у співавторстві (Іванович А., Сімакова-Єфремян Е., Півньов Є. Наукова діяльність у галузі судової експертизи – основа методології судово-експертних досліджень в умовах воєнного стану. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2023. Вип. 3 (32). С. 10–33), полягають у такому: особисто здобувачем проведено критичний аналіз положень наукових праць учених та систематизовано напрями, за якими проводяться наукові розробки в аспекті їх актуальності. Автором дисертації доведено необхідність розроблення методичних положень саме в умовах викликів війни. Наукові ідеї та розробки співавторів статті в дисертації не використовувалися.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення та результати дисертації оприлюднено на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях: Всеукраїнській науково-практичній конференції «Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика» (м. Харків, 5 листопада 2021 р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу» (м. Київ, 15 грудня 2021 р.); 7-ій Міжнародній науково-практичній конференції “International scientific innovations in human life” (Манчестер, Великобританія, 19-21 січня 2022 р.); науково-практичній конференції «Проблематика документального оформлення, визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні та її громадянам

внаслідок збройної агресії Російської Федерації» (м. Харків, 22 червня 2022 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні питання судово-експертної діяльності в умовах воєнного стану та повоєнний період» (Одеса-Львів, 28 вересня 2022 р.); IV Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу» (м. Київ, 16 грудня 2022 р.); міжнародних науково-практичних конференціях з нагоди ювілеїв видатних учених: 95-річчя від дня народження Л. Ю. Ароцкера («Ароцкерівські читання») і 105-річчя від дня народження М. В. Салтевського «Актуальні питання судової експертизи та криміналістики» (Харків, 19 травня 2023 р.); Міжнародній науково-практичній конференції з нагоди 100-річчя Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» «Актуальні питання судової експертизи і криміналістики» (м. Харків, 10 листопада 2023 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Сучасні напрямки розвитку судової експертизи та криміналістики» (м. Одеса, 5 вересня 2024 р.); Міжнародній науково-практичній конференції, присвяченій пам'яті видатного вченого Владислава Федоренка («Федоренківські читання») «Актуальні питання судової експертизи і криміналістики» (м. Харків, 15 жовтня 2024 р.).

Публікації. Основні положення дисертаційного дослідження знайшли своє відображення в 5 наукових статтях, 4 з яких опубліковано у фахових виданнях України, 1 – у міжнародному виданні, та 10 публікаціях апробаційного характеру. Одна з публікацій у фаховому виданні України підготовлена у співавторстві.

Структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг дисертації становить 337 сторінок, з яких 234 сторінки основного тексту. Список використаних джерел містить 295 найменувань та розміщений на 39 сторінках, додатки розташовано на 37 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ СУДОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

1.1 Судово-експертне дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури: стан і зміни його предмета відповідно до сучасних завдань експертного забезпечення правосуддя

Одним із засобів підвищення ефективності судово-експертної діяльності є вчасне та цілеспрямоване використання сучасних можливостей спеціальних знань завдяки залученню обізнаних осіб і застосуванню новітньої матеріально-технічної інструментальної бази. Розкриття та розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури багато в чому залежить від залучення як судових експертів висококваліфікованих фахівців із метою дослідження та використання доказів у кримінальному провадженні. Зміни векторів актуальних завдань, що постають перед судовими експертами під час повномасштабного вторгнення РФ на територію України, породжують необхідність їх нагального вирішення. Якщо до війни детермінантами незаконного використання бюджетних коштів у сфері дорожнього господарства найчастіше називали недоліки державної політики, запізнілі реформи децентралізації управління, застарілі й неефективні заходи фінансового контролю за законністю використання бюджетних коштів тощо [99], то на сучасному етапі перед судовими експертами постають нові завдання – визначити розмір збитків, спричинених руйнуванням дорожньої інфраструктури внаслідок артилерійських обстрілів, авіаційних бомбардувань і ракетних ударів по об'єктах дорожньої інфраструктури України; з'ясувати обсяги, якість та вартість фактично виконаних робіт із капітального ремонту пошкоджених (зруйнованих) об'єктів дорожньої інфраструктури; визначити різницю між обсягами та вартістю робіт згідно з актами виконаних робіт та

фактичними обсягами й вартістю виконаних робіт з усунення ситуацій, які виникли в результаті непрогнозованих руйнувань автомобільних доріг та інженерних споруд; визначити відповідність чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття; установити причини пошкодження та руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури тощо.

Названі обставини мотивують дослідників до розроблення нових теоретичних і методичних положень у цій сфері судово-експертної діяльності на підставі аналізу експертної практики та спонукають до подальшого обговорення проблем застосування спеціальних знань у кримінальному судочинстві взагалі й під час розслідування та судового розгляду злочинів у сфері дорожньої інфраструктури зокрема.

Питанням використання спеціальних знань у розслідуванні злочинів приділено значну увагу, зокрема, у наукових працях українських дослідників: Г. К. Авдєєвої [1, 2], Л. Ю. Ароцкера [5], В. П. Бахіна [7], В. Д. Безвесільного [10], В. С. Бондаря [14], В. Г. Гончаренка [35], В. А. Журавля [91, 92], Н. І. Клименко [106], В. П. Колмакова (у співавторстві з Варієш Г. В) [20], В. О. Коновалової [116], В. К. Лисиченка [134], Г. М. Надгорного [153], Г. В. Прохорова-Лукіна [204], М. В. Салтевського [218], М. Я. Сегая [220], Е. Б. Сімакової-Єфремян [135, 136, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237], З. М. Соколовського [242], І. А. Петрової, Г. О. Спіциної, С. А. Тюленєва [290], І. Я. Фрідмана [255], В. М. Шевчука [262, 263], В. Ю. Шепітька [265, 266, 267, 268], М. В. Шепітька [269, 270], М. Г. Щербаковського [273] та ін. Проблемні аспекти термінологічного апарату судової експертології щодо визначення поняття «спеціальні знання», структури, змісту, мети та форм їх використання в різних видах судочинства, принципів судово-експертної діяльності, правового регулювання використання спеціальних знань у кримінальному процесі з акцентуванням уваги на певних недоліках правової регламентації їх використання; стосовно питання визначення загального поняття та функцій обізнаних осіб у судочинстві для розв'язання техніко-криміналістичних

завдань досудового розслідування кримінальних правопорушень як засіб оптимізації інформаційного забезпечення судової експертизи тощо були предметом вивчення вказаних науковців.

Водночас відзначасмо те, що не вистачає комплексних досліджень, спрямованих на підвищення ефективності судово-експертної діяльності під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних зі сферою дорожньої інфраструктури, зокрема ремонтом і будівництвом її об'єктів, а також із злободенним питанням, зумовленим викликами війни, розв'язаної російським агресором, – пошкодженням та руйнацією об'єктів дорожньої інфраструктури та відбудовою доріг. Указане актуалізує обрану тематику цієї роботи та скеровує наші подальші наукові розвідки.

У зв'язку з наведеним необхідно розробити й науково обґрунтувати напрями судово-експертних досліджень в аспекті застосування спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури, сформулювати відповідні пропозиції.

Для досягнення поставленої мети застосовано загальні, окремі та спеціальні методи судової експертизи. Особливу увагу приділено методам статистичного аналізу, узагальнення здобутих даних (синтез), анкетування та обґрунтуванню необхідності розроблення спеціальних методів – методик експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури.

Процеси змін у формах і методах застосування спеціальних знань, зокрема, під час проведення судових експертиз, свідчать про залежність предмета судово-експертних досліджень передусім від тих завдань, що постають перед судовими експертами. У зв'язку із цим розглянемо практику призначення судових дорожньо-технічних експертиз у системі судово-експертних установ Міністерства юстиції України. Результати аналізу статистичних даних викладено у додатку А до цієї дисертаційної роботи.

Із таблиці А.1, наведеної в додатку А до дисертаційної роботи, ми бачимо зростання кількості судових дорожньо-технічних експертиз: від 36 у 2015 році до 188 у 2022 році. Слід звернути увагу на той факт, що у 2022 році

розпочалося повномасштабне вторгнення на територію України, тож певне зменшення дорожньо-технічних експертиз порівняно з попереднім (2021) роком (246 експертиз) пояснюється саме цим чинником. Однак зауважимо, що за даними Міністерства юстиції України значне збільшення кількості проведених судових експертиз у 2023 році порівняно з попереднім роком відбулося у сфері саме дорожньо-технічних досліджень – на 170,3 %. Отже, зазначене свідчить про актуальність розвитку цього напрямку інженерно-технічних досліджень. До причин постійного зростання кількості дорожньо-технічних експертиз належить, окрім іншого, розвиток даного напрямку досліджень в системі судово-експертних установ Міністерства юстиції України.

Проілюструємо ці показники відповідними діаграмами, що наочно свідчать про зростання за відповідними замовниками: судами, правоохоронними органами та іншими замовниками (див. рис. 1.1).

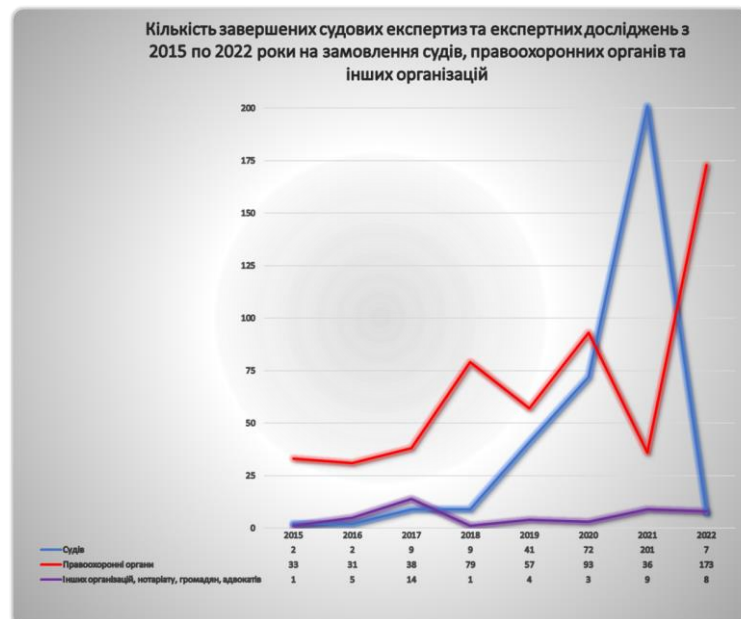


Рис. 1.1 Кількісні показники завершених у період 2015–2022 років судових дорожньо-технічних експертиз залежно від замовника

Так, в ННЦ ІСЕ на початку створення даного виду судової експертизи, такими дослідженнями займалися окремі фахівці, які працювали в підрозділі судових автотехнічних досліджень, що було пов'язано із виконуваними завданнями щодо безпеки дорожнього руху. Із часом дорожньо-технічна

експертиза набула розвитку й у підрозділах будівельно-технічних досліджень, а на сьогодні – функціонує окремий підрозділ дорожньо-технічних досліджень.

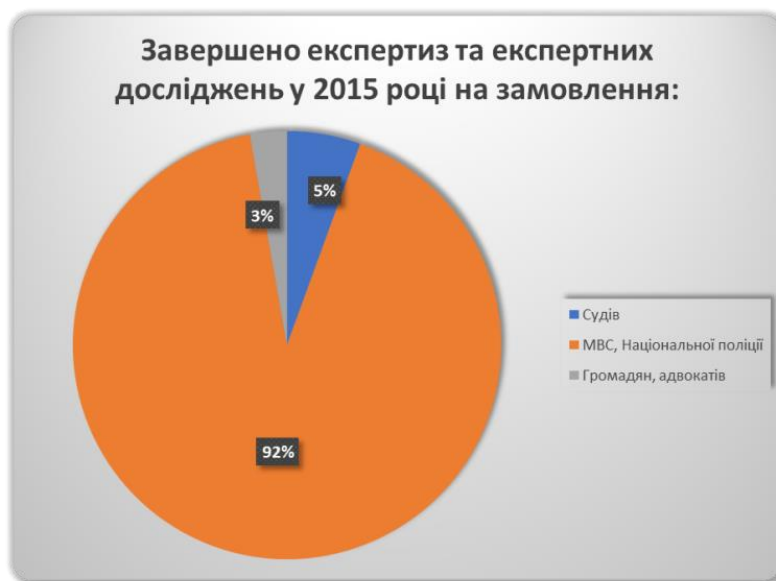


Рис. 1.2 Показники 2015 року

Із діаграми (див. рис. 1.2) видно, що у 2015 році виконано: для Національної поліції – 92 % (33 судові експертизи), для судів – 5 % (2 судові експертизи), для інших замовників – 3 % (1 судова експертиза). Порівняно з попереднім роком збільшення дорівнює 125 %.

Аналіз статистичних даних 2016 року наведено на рис. 1.3.



Рис. 1.3 Показники 2016 року

За результатами аналізу констатуємо, що найбільшу кількість дорожньо-технічних експертиз виконано для органів МВС і Національної поліції – 63 % (24 експертизи); 18 % (7 експертиз) – для прокуратури; 11 % (4 експертизи) – для громадян, адвокатів; 5 % (2 експертизи) – для судів; 3 % (1 експертиза) – для нотаріату та інших замовників. Порівняно з 2015 роком збільшення дорівнює 5,6 %. Змінився склад замовників: з'явилися судові експертизи, виконані на замовлення прокуратури, громадян та адвокатів.

Аналіз статистичних даних 2017 року подано на рис. 1.4.

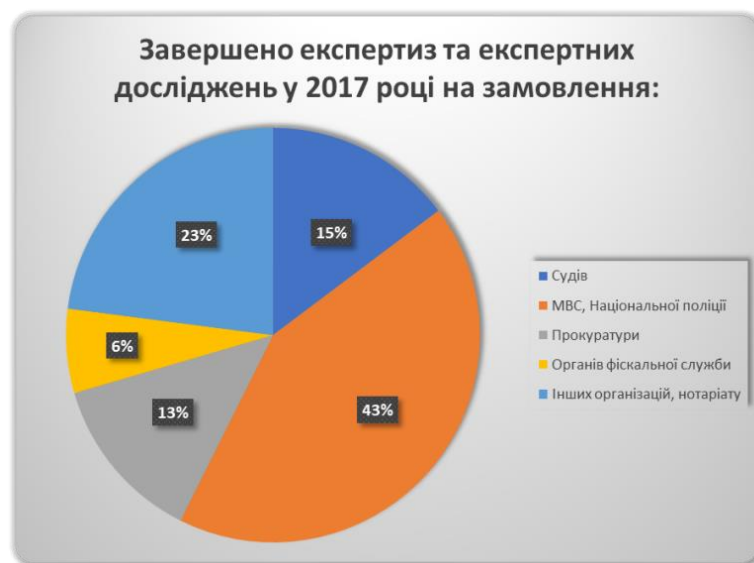


Рис. 1.4 Показники 2017 року

Як бачимо з даних діаграми, за кількістю призначених експертиз лідирують органи МВС і Нацполіції – 43 % (26 експертиз), зросла кількість досліджень на замовлення інших організацій та нотаріату – 23 % (14 експертиз); збільшився також відсоток експертиз, призначених судами, – 15 % (9 експертиз), прокуратурою – 13 % (8 експертиз), а також фіскальними органами – 6 % (4 експертизи). Усього кількість виконаних експертиз зросла на 60,5 %.

Аналіз статистичних даних 2018 року наведено на рис. 1.5.



Рис. 1.5 Показники 2018 року

У 2018 році спостерігається різке збільшення судових дорожньо-технічних експертиз, призначених органами прокуратури, – 57 % (51 експертиза); чималу кількість призначили й органи МВС і Нацполіції – 32 % (28 експертиз) та суди – 10 % (9 експертиз). Загалом у 2018 році кількість виконаних судових дорожньо-технічних експертиз зросла на 45,9 %.

Аналіз статистичних даних 2019 року продемонстровано на рис. 1.6.



Рис. 1.6. Показники 2019 року

У 2019 році спостерігається практично однаковий відсоток судових експертиз, призначених органами прокуратури й судами, – відповідно 41 % (42 експертизи) та 40 % (41 експертиза); органами внутрішніх справ призначено 15 % (15 експертиз) і 4 % – громадянами (адвокатами). Усього у 2019 році кількість виконаних судових дорожньо-технічних експертиз зросла на 14,6 % (виконано 102 експертизи).

Аналіз статистичних даних 2020 року наведено на рис. 1.7.



Рис. 1.7 Показники 2020 року

У 2020 році в призначенні дорожньо-технічних експертиз знову лідирують органи МВС (Нацполіції) – 48 % (80 експертиз); 43 % – суди (72 експертизи); значно менше виконано експертиз на замовлення прокуратури, СБУ та громадян або адвокатів – 4 %, 3 % та 2 %, відповідно. Загальна кількість виконаних дорожньо-технічних експертиз зросла на 64,7 %, що становить 168 експертиз.

Аналіз статистичних даних 2021 року подано на рис. 1.8.



Рис. 1.8 Показники 2021 року

2021 року суди отримали найбільшу кількість результатів дорожньо-технічних експертиз (82 % від загальної кількості виконаних, що становить 201 експертизу); 13 % від загальної кількості – органи МВС і Нацполіції (33 експертизи); 4 % експертиз виконано для громадян (адвокатів) – 9 експертиз і 1 % – для Державного бюро розслідувань (3 експертизи). Загальна кількість судових дорожньо-технічних експертиз зросла на 46,4 % та становить 246 експертиз – це найбільша кількість за аналізований період існування цього виду експертизи.

2022 рік позначився змінами пріоритетів у проведенні судово-експертних досліджень. На рис. 1.9 узагальнено кількісні показники судових дорожньо-технічних експертиз, виконаних у 2022 році. Маємо розуміти, що 2022 рік – це рік початку російської агресії проти України. Незважаючи на ту обставину, що війна, особливо на її початку, взагалі дестабілізувала певним чином судово-експертну діяльність, як і будь-які інші сфери діяльності в державі, ми не спостерігаємо зупинення процесів виконання судово-експертних досліджень, у тому числі – й дорожньо-технічних.

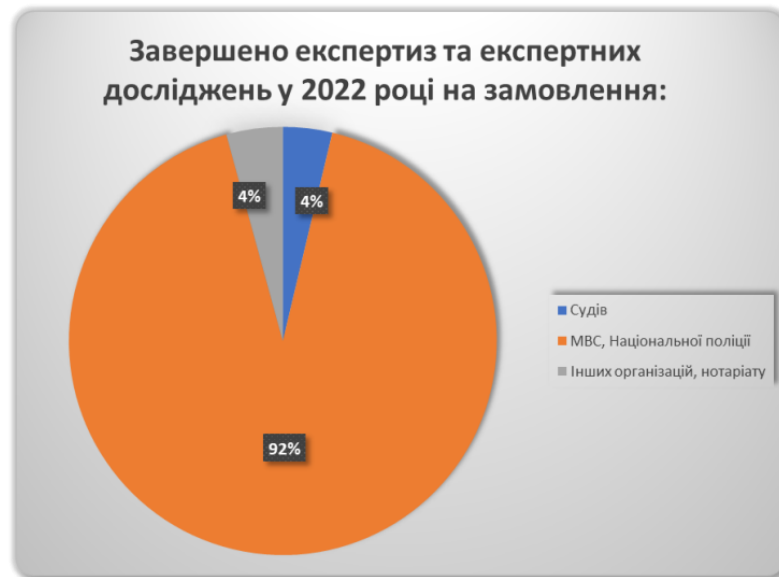


Рис.1.9 Показники 2022 року

Із діаграми бачимо, що найбільшу кількість дорожньо-технічних експертиз виконано для органів МВС і Нацполіції – 92 % (173 експертизи). По 4 % припадає на судові дорожньо-технічні експертизи, виконані для судів та інших організацій. Зменшення виконаних експертиз – на 23 %, як ми вже зауважували, зумовлено російською агресією проти України, що завадило багатьом судово-експертним установам працювати у звичному режимі. Водночас виконано 188 судових дорожньо-технічних експертиз, а інформація Мін'юсту свідчить про їх значне зростання у 2023 році.

Цікавим для нашого наукового дослідження є аналіз причин повернення матеріалів без проведення експертиз. На рис. 1.10 наведено діаграму, яка відображає кількість повернутих без дослідження матеріалів.

Узагалі, у третьому розділі нашої дисертаційної роботи ми розглянемо основні причини, через які судові експерти не в змозі виконувати поставлені перед ними завдання. Це пов'язано, головним чином, із неналежною якістю матеріалів, які надаються судовим експертам, та їх недостатністю. Саме тому, розроблення рекомендацій з підготовки матеріалів для проведення судових експертиз стало одним із завдань цієї дисертаційної роботи.



Рис. 1.10 Кількісні показники повернутих без виконання матеріалів за період 2015–2022 рр.

Діаграма демонструє, що у 2015 році без виконання повернено 19 матеріалів, у 2016 – 20, у 2017 – 27, у 2018 – 35, у 2019 – 21, у 2020 – 91 (найбільша кількість), у 2021 – 64 та у 2022 – 28. Основною причиною повернення матеріалів без виконання судової експертизи стала їхня недостатність для розв’язання поставлених питань. Наведене свідчить про необхідність розроблення науково-методичних рекомендацій із питань підготовки матеріалів для призначення судової дорожньо-технічної експертизи.

Продовжимо аналіз статистичних даних за проблемами судової дорожньо-технічної експертизи. Він стосується кількості питань, поставлених на розв’язання судовим експертам упродовж 2015–2022 років, і поданий на рис. 1.11.

Як бачимо, кількість питань, що виносяться на вирішення судових експертів, постійно зростає. Вказана обставина свідчить про розвиток судової дорожньо-технічної експертизи як в організаційному, так і в науково-методичному аспектах. Однак цей показник треба розглядати у сукупності із результатами вирішення поставлених питань.

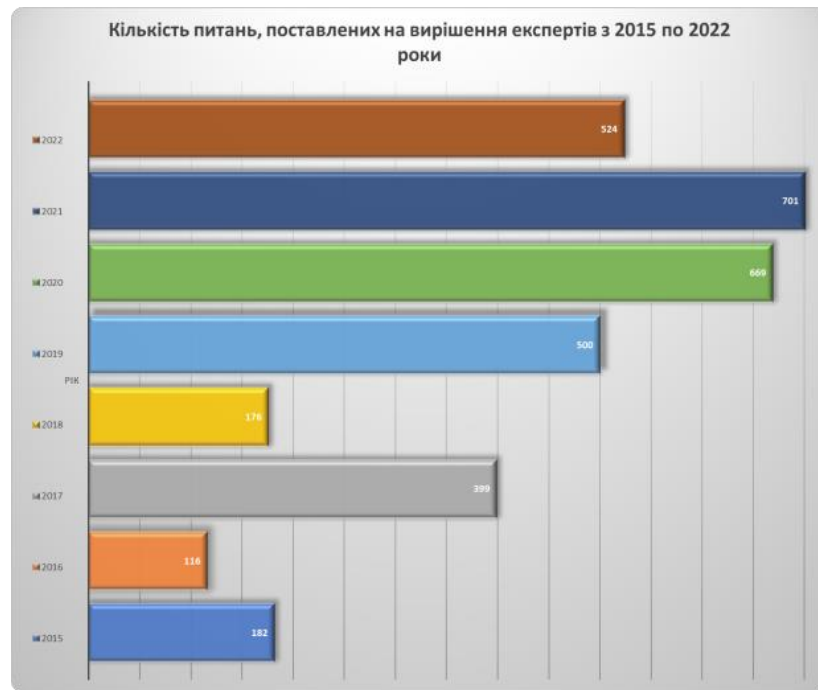


Рис. 1.11 Кількісні показники питань, поставлених на вирішення судовою дорожньо-технічною експертизою

Наведені в діаграмі показники свідчать про сталу тенденцію постійного зростання кількості питань, поставлених на розв’язання судовим експертам у галузі дорожньо-технічної експертизи. Зокрема, у 2015 році їх було 182, у 2016 – 116, у 2017 – 399, у 2018 – 176, у 2019 – 500, у 2020 – 659, у 2021 – 701, у 2022 – 504. Зрозуміло, що певне зменшення кількості питань, поставлених на розв’язання у 2022 році, порівняно з попередніми відображає й зменшення кількості призначених експертиз через війну.

Завершимо аналіз статистичних даних щодо кількості питань їх реалізацією за формою розв’язання (див. рис. 1.12). Як відомо, питання можуть бути вирішені у категоричній формі, у формі ймовірного висновку, та після проведених досліджень може бути сформульований й висновок у так званій формі «не видалося за можливе». Головною метою методичного забезпечення будь-якого виду судової експертизи є прагнення, безумовно, до отримання категоричних висновків. Саме категоричний висновок дає підстави для належного його оцінювання слідчим (судом) та використання результатів судової експертизи для прийняття відповідного процесуального рішення.

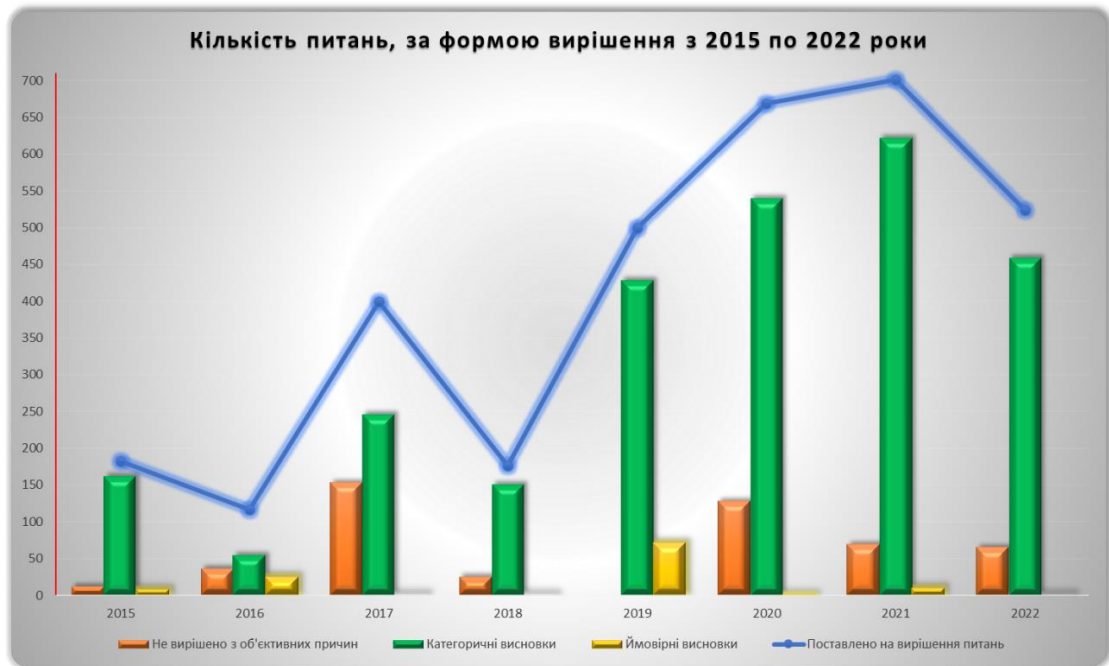


Рис. 1.12 Кількість питань за формою їх вирішення

Як бачимо, за формою розв'язання питань у виконаних судових дорожньо-технічних експертизах спостерігається зростання питань, розв'язаних у категоричній формі. Водночас простежується також чимало невирішених питань через різні чинники, серед яких очевидною є необхідність розроблення загальної методики судової дорожньо-технічної експертизи.

Отже, за результатами статистичного аналізу окреслено й науково обґрунтовано напрями підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури. Головним чинником певних змін статистичних даних став факт збройної агресії Російської Федерації проти України.

З огляду на викладене, нами разом із співавторами [97] крізь призму тематики наукових робіт у галузі судової експертизи досліджено актуальні проблеми методології судової експертизи в умовах воєнного стану та глобальних загроз, пов'язаних із злочинами російського агресора проти України. Головною метою спостережень стало визначення основних тенденцій, проблем, шляхів їх подолання та подальшого розвитку наукових досліджень. Розпочнімо з того, що в будь-якій пізнавальній діяльності вибір методу

дослідження завжди залежить від предмета, завдань та об'єкта дослідження. Відповідно, сукупність методів пізнання, з одного боку, становить методiku експертного дослідження, а з іншого – методика експертного дослідження є спеціальним методом судової експертизи. Дуалізм поняття методу та методики експертного дослідження розкриває складність цих понять. У свою чергу, методи пізнання поділяються на загальні для всіх наук, окремі (використовуються не в усіх, а лише в окремих галузях та, виходячи з основних постулатів судової експертології, залежать від інструментальної бази) та спеціальні (функції яких виконують методики експертних досліджень). Методологія судової експертизи завжди будувалася на результатах наукових досліджень із розроблення її теоретичних та методичних положень. Наведені процеси не зупинилися й під час війни російського агресора проти України, що пов'язано з появою нових завдань, які неможливо вирішити без належного розроблення науково-методичної бази судової експертизи, оскільки саме судова експертиза є надійним джерелом доказів у будь-якому виді судочинства, у тому числі й у кримінальних провадженнях за воєнними злочинами окупантів проти українського народу.

Е. Б. Сімакова-Єфремян неодноразово звертала увагу на різні аспекти методології комплексних судово-експертних досліджень у низці наукових праць [230, 231, 236 та ін.]. Під час проведення аналізу робіт представників зарубіжних наукових шкіл констатували той факт, що ними, в основному, не розмежовується методологія й методи дослідження [277, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 291, 293, 295]. Науковці-співвітчизники розглядають методологію або як учення про науковий метод пізнання, або як систему наукових принципів, на яких базується дослідження та здійснюється обрання сукупності пізнавальних засобів, методів, прийомів дослідження [13, 15, 16, 17, 19, 20, 35, 96, 97, 111, 112, 114, 131, 136, 138, 137, 160, 161, 169, 217, 220, 224, 227, 231, 236, 260, 264]. Найчастіше методологію тлумачать як теорію методів дослідження або як їх систему. Під методикою розуміють алгоритм послідовних дій дослідника з метою вирішення того чи іншого наукового

завдання. Як правило, це побудована в певній послідовності сукупність прийомів та засобів дослідження, включаючи техніку та різноманітні операції з фактичним матеріалом [35, 36, 37, 39, 114, 126, 127 тощо].

Розглянемо питання визначення методів пізнання українськими дослідниками. Е. Б. Сімакова-Єфремян під час проведення опитування судових експертів щодо диференціації методів судової експертизи констатує відсутність загальної, прийнятної для більшості опитуваних, думки із цього питання: 37 % розподіляє методи на 3 категорії (загальні (загальнонаукові), окремі та спеціальні); 30 % на дві категорії (загальні (загальнонаукові) та спеціальні), а 33 % або наводять власні дрібні диференціації, які відрізняються від зазначених, або взагалі дають відповіді, що не є прийнятними: спостерігається змішування поняття стадії та методу експертного дослідження, прийому (способу) з методом дослідження тощо. Як зазначає вчена, результати анкетування свідчать про необхідність детального аналізу диференціації методів судової експертизи [230] і, незважаючи на те, що пройшли десятки років із моменту розподілу методів за ступенем спільності та субординації, така класифікація й на сьогодні є найбільш правильною, адже її можна використати для отримання уявлення про ієрархію методів: всеохопний діалектичний метод і на одному рівні з ним – методи логіки (абстрагування, аналіз, синтез, індукція, дедукція, ідеалізація, побудова гіпотез, аналогія тощо); загальнопізнавальні методи: спостереження, вимірювання, описування, планування, експеримент, моделювання тощо; окремі (інструментальні: мікроскопічні (у тому числі вимірювальні), фотографічні, хімічні, спектральні, хроматографічні, рентгенівські, фізико-технічні, математичні та інші допоміжні технічні методи); спеціальні методи, функції яких виконують спеціалізовані методики експертного дослідження [230].

І. В. Манжук проведено аналіз наукових джерел із питань визначення та класифікації загальнонаукових, спеціально-юридичних та інших методів пізнання, їх взаємозв'язку, взаємозалежності в процесі наукового дослідження [8, 23, 25, 215, 238, 248, 254, 264, 271, 272]. Зокрема, дослідниця

констатує, що в юридичній науці не склалося єдиної класифікації методів пізнання явищ і процесів реальної дійсності, виокремлення й групування авторами методів пізнання здійснюється відповідно до поставлених завдань щодо повноти та всебічності обраного дослідження; для того, щоб повністю й усебічно розглянути те чи інше явище або процес, дослідники мають змогу застосувати лише системи взаємопов'язаних і взаємозалежних методів, їх вибір зумовлюється природою та сутністю обраного конкретного явища [138].

Збереження об'єкта судової експертизи під час його дослідження є однією з найважливіших вимог доказування. Саме тому привертає увагу й така підстава для диференціації методів, як їхній розподіл за ступенем впливу на збереження об'єктів судової експертизи (руйнівні методи, застосування яких викликає пошкодження чи повне знищення об'єкта, або щадні методи, застосування яких не призводить до будь-яких змін). Не потребує додаткового роз'яснення той факт, що перевага – за щадними методами, що підтверджується вимогами законодавства України. Зокрема, статтею 5 Закону України «Про судову експертизу» передбачено те, що під час проведення судових експертиз об'єкти дослідження можуть бути пошкоджені або витрачені лише тією мірою, якою це необхідно для дослідження [198]. За таких обставин необхідно обов'язково отримати письмовий дозвіл ініціатора судової експертизи. Зрозуміло, що застосування щадного методу дослідження на стадії досудового розслідування дозволяє під час судового розгляду справи в разі виникнення сумнівів щодо результатів експертного дослідження провести повторне чи додаткове дослідження об'єкта й упевнитися в правильності висновків експертів або спростувати їх. Логіка цих процесів – очевидна. Застосування руйнівного методу дослідження без дозволу на це особи (органу), що призначила (призначив) експертизу, може завести в ситуацію глухого кута. Так, під час узагальнення експертної практики ми зіткнулися з випадком, коли судові експерти, які провели експертизу пошкодженого об'єкта дорожньої інфраструктури, узгодили із слідчим лише необхідність вилучення кернів із певних ділянок дороги, та не узгодили питання застосування руйнівних методів

щодо дослідження цих кернів. У результаті дослідження вилучені зразки були знищені, що й стало підставою для оскарження дій судових експертів у Дисциплінарній палаті Центральної експертно-кваліфікаційної комісії при Міністерстві юстиції України. Скаржники мотивували своє звернення таким чином: відповідно до імперативних вимог п. 3 частини 5 ст. 69 КПК України «експерт зобов'язаний забезпечити збереження об'єкта експертизи. Якщо дослідження пов'язане з повним або частковим знищенням об'єкта експертизи або зміною його властивостей, експерт повинен одержати на це дозвіл від особи, яка залучила експерта» [130]. При цьому скаржники посилалися й на вимоги Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, відповідно до якої:

« <...> 2.2. На експерта покладаються такі обов'язки:

<...> забезпечити збереження об'єкта експертизи. Якщо дослідження пов'язане з повним або частковим знищенням об'єкта експертизи або зміною його властивостей, експерт повинен одержати на це дозвіл від органу (особи), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта);

<...> 3.3. <...> Якщо під час проведення експертизи об'єкт (об'єкти) дослідження може(уть) бути пошкоджений(і) або знищений(і), у документі про призначення експертизи (залучення експерта) повинен міститися дозвіл на його пошкодження або знищення.

<...> 4.11. При проведенні дослідження експерт повинен уживати заходів щодо збереження наданих на експертизу об'єктів, аби не допустити їх знищення або пошкодження.

Якщо за характером дослідження зберегти об'єкт неможливо, а в документі про призначення експертизи (залучення експерта) відсутній дозвіл на пошкодження (знищення) цього об'єкта, то на його пошкодження чи знищення має бути отримана письмова згода органу (особи), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта).

У разі пошкодження чи знищення об'єкта в процесі дослідження до висновку експерта вноситься про це відповідний запис. Пошкоджені під час

дослідження об'єкти або їх залишки повертаються органу (особі), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта) <...>» [100].

У раніше згадуваній нами роботі, що ми підготували із співавторами [97], акцентовано увагу й на питаннях обліку методик проведення судових експертиз. Відповідно до ст. 9 Закону України «Про судову експертизу» методики проведення судових експертиз (крім судово-медичних та судово-психіатричних) підлягають атестації та державній реєстрації в порядку, що визначається Кабінетом Міністрів України [198]. Постановою Кабінету Міністрів України від 2 липня 2008 р. № 595 затверджено Порядок атестації та державної реєстрації методик проведення судових експертиз [175], згідно з яким визначено норми ведення відповідного Реєстру. У згадуваному Порядку закріплено на нормативно-правовому рівні поняття методики як результату наукової роботи, що містить систему методів дослідження, які застосовуються в процесі послідовних дій експерта з метою виконання певного експертного завдання. Держателем Реєстру методик проведення судових експертиз є Міністерство юстиції України, що й визначає організаційні та методологічні принципи його ведення. Методики, подані до державної реєстрації, розглядає Координаційна рада з проблем судової експертизи при Міністерстві юстиції України, яка створена відповідно до ст. 8 Закону України «Про судову експертизу» для розгляду найважливіших питань розвитку судової експертизи, що мають міжвідомчий характер. До складу Координаційної ради входять представники керівного складу практично всіх державних судово-експертних установ країни (Міністерства юстиції України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної прикордонної служби України, Міністерства охорони здоров'я України, Служби безпеки України та спільноти судових експертів, що не працюють у державних установах). Кожна запропонована до розгляду методика підлягає вивченню членами Координаційної ради і, в разі прийняття позитивного рішення про державну реєстрацію, їй присвоюється відповідний реєстраційний номер і до Реєстру заносять відповідні дані. Порядок ведення Реєстру, затверджений наказом Міністерства юстиції України від 2 жовтня

2008 р. № 1666/5 [193], визначає процедуру формування й ведення Реєстру методик. Реєстр – це офіційна електронна база даних, що ведеться з метою створення інформаційного фонду про наявність методик проведення судових експертиз, які атестовані та рекомендовані до впровадження в експертну практику. Інформація, що міститься в Реєстрі, є відкритою для запитів правоохоронних органів, судів та заінтересованих юридичних і фізичних осіб. Під час воєнного стану доступ до Реєстру був тимчасово призупинений, однак після закінчення певного проміжку часу було прийнято рішення знов відкрити Реєстр. До Реєстру вносяться реєстраційний код методики, вид (підвид, рід) експертизи або галузь знань, назва методики, найменування спеціалізованої установи, що є її розробником, рік створення й дата прийняття рішення про державну реєстрацію методики тощо. Будь-яка особа має вільний доступ до Реєстру, а в разі надходження запиту від правоохоронних органів, судів та юридичних і фізичних осіб щодо відповідної методики з Реєстру надається витяг. Більше того, якщо методика не має будь-яких обмежень щодо її обігу, за відповідним запитом Держатель Реєстру може надати її текст замовникові. Питання обмеження доступу до методик, які містять конфіденційну інформацію, є предметом дискусії вже тривалий час, адже методики криміналістичних досліджень належать до джерел із грифом «Для службового користування». Головна мета такого «грифування» полягає в тому, щоб не дати можливостей доступу злочинних елементів до певної інформації. Злочинці можуть використати таку інформацію в неправомірних цілях (наприклад, щодо компонентного складу наркотичних засобів, психотропних речовин, вибухових речовин, особливостей виготовлення зброї та боєприпасів, вибухових пристроїв, підроблення документів тощо). Водночас ми можемо побачити, що мережа Інтернет рясніє будь-якою інформацією про такі небезпечні речі. Особлива небезпека вільного обігу такої інформації проявляється під час воєнного стану. Вважаємо, що обмеження доступу до конфіденційної інформації з Реєстру має превентивний характер у справі боротьби зі злочинністю.

Реєстр методик проведення судових експертиз має зручні для використання структуру та принципи побудови, що дають змогу використовувати його особам, які не є носіями спеціальних знань, – за видами експертних спеціальностей, які, у свою чергу, ґрунтуються на об’єктному підході (залежно від об’єкта). Інтеграційні методики комплексних досліджень, що ґрунтуються на комплексах прийомів, способів і методів дослідження з різних галузей спеціальних знань, зведені в окрему групу [97].

Якщо говорити про систему методів судової експертизи, то треба розуміти її ієрархію. Вдалим є порівняння цієї ієрархічної системи з пірамідою, у верхівці якої діалектика – теорія (гносеологія) людського пізнання. Відповідно до законів діалектики будь-які явища й процеси треба розглядати в розвитку, поетапно, переходячи від незнання до знання. Насправді кожне судово-експертне дослідження таким чином й відбувається. Так, діалектичний закон переходу кількісних змін у якісні реалізується під час експертного дослідження, коли накопичення тих чи інших ознак досліджуваного об’єкта переходить у якісні зміни – новий доказ у формі висновку судового експерта. Наприклад, судовий експерт у галузі дорожньо-технічних досліджень визначає фізико-хімічні показники зразків асфальтобетону, відібраних на окремих ділянках автомобільної дороги, та визначає середню щільність, водонасичення, вміст бітуму (у відсотках за масою понад 100% мінеральних складових), середню густину переформованих зразків, їх водонасичення, граничну міцність на стиску при різних температурах тощо. У разі відповідності згадуваних показників вимогам державних стандартів, державних будівельних норм чи інших нормативно-технічних актів, наведені кількісні зміни у свідомості судового експерта дають йому змогу дійти умовиводу нової якості – висновку про те, що фізико-механічні показники асфальтобетонного покриття певної ділянки автомобільної дороги відповідають чинним нормам та стандартам. Тобто кількісні зміни у свідомості експерта перейшли в якісні. Виходячи з наведеного, експерт має досконало володіти всіма законами та категоріями діалектики.

Інші загальні (загальнонаукові, загальнопізнавальні) методи, що використовують в усіх сферах діяльності людини, також наявні й в арсеналі методів будь-якого класу (роду, виду) судової експертизи, у тому числі дорожньо-технічної: спостереження, вимірювання, описування, порівняння, планування, моделювання, експеримент, методи логіки тощо. Немає сенсу наводити ці методи, бо їх детальний аналіз здійснено в роботах українських науковців [див., наприклад, 15, 16, 17, 20, 35, 96, 97, 111, 112, 114, 131, 136, 138, 161, 171, 217, 220, 224, 227, 231, 236, 250, 260, 264 та ін.].

Окремі (інструментальні) методи, притаманні певним галузям науки, активно використовуються судовими експертами; ці методи спрямовані на визначення фізичних, оптичних, хімічних та інших властивостей, станів об'єктів; якісного і кількісного складів речовини об'єктів залежно від природи їхнього походження.

В ієрархії методів судової експертизи фундаментальну основу складають методики експертних досліджень, що є спеціальними методами. Вони є спеціальними, оскільки розроблені виключно з метою вирішення експертних завдань. Так, для того, щоб визначити розмір матеріальної шкоди (збитків) у результаті руйнування (пошкодження) об'єкта дорожньої інфраструктури від артобстрілу, авіабомбардування, ракетного удару, потрібно розробити покрокову спеціальну методику, яка дасть змогу це з'ясувати.

Вважаємо більш повним і правильним таке визначення методики судово-експертного дослідження, наведене у спеціальній літературі: це результат науково-технічної діяльності, викладений у вигляді нормативного документа, що містить у своєму складі інформацію про предмет, завдання дослідження, типові питання, що ставляться на вирішення судовому експертові (експертам), інформацію про об'єкти дослідження, вимоги до суб'єкта судової експертизи, технічні умови проведення досліджень щодо вибору методів (стандартизованих і нестандартизованих), оцінювання їх придатності й невизначеності вимірювань, устаткування, простежуваність вимірювання, вихідні еталони та зразкові речовини, процедури відбирання експериментальних зразків, алгоритм

послідовних дій судового експерта з метою виконання певного експертного завдання та оцінювання отриманих результатів [230, с. 168].

Отже, метод є важливим складником методології (як науки про методи пізнання) та методики (як сукупності методів, прийомів та способів вирішення того чи іншого завдання, викладених у певній послідовності). На ефективність методів судової експертизи суттєвий вплив має не тільки науково-технічний прогрес, а й ті умови, у яких перебуває та чи інша галузь «материнської» та судово-експертної науки, а також, безумовно, становище країни, пов'язане або з епідеміологічною обстановкою у світі, або з воєнними діями чи іншими надзвичайними обставинами. Як приклад такого впливу можна назвати виклики війни у зв'язку з російською агресією проти України, що породжує відповідні злочини проти українського народу, розкриття, розслідування та судовий розгляд яких потребує експертного забезпечення правосуддя.

На меті цього наукового дослідження – аналіз специфічних рис методичного забезпечення у зв'язку з виникненням нових завдань з експертного забезпечення правосуддя, пов'язаних із викликами війни. Зараз уся експертна спільнота опікується науково-методичним забезпеченням тих напрямів судово-експертної діяльності в Україні, які в першу чергу пов'язані з питаннями розслідування злочинів російського агресора проти українського народу.

Науковий напрям діяльності, за яким працює автор цієї дисертаційної роботи, стосується проблем використання результатів судово-експертного дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури як джерела доказів у кримінальних провадженнях. Звертає на себе увагу той факт, що предмет дорожньо-технічної експертизи у зв'язку з появою нових завдань такого роду дослідження, пов'язаних із викликами війни Росії проти України, значно розширився. Адже раніше (до нападу російського агресора на Україну) головні проблеми цього роду судової експертизи були пов'язані з необхідністю розроблення теоретичних, правових й практичних питань щодо державної політики у сфері убезпечення дорожнього руху [66], методичної бази дорожньо-

технічних досліджень як інструмента протидії злочинам у сфері будівництва доріг [170, 172]. Із початком підступної війни російського агресора проти нашої держави й по сьогодні актуальності набуло питання фіксації та розслідування (через використання спеціальних знань) воєнних злочинів РФ, у тому числі пов'язаних із руйнуванням дорожньої інфраструктури нашої країни [162, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 171, 289] . У цьому плані суттєва допомога для спільноти українських експертів надходить з боку зарубіжних партнерів [288]. Узагалі підтримка європейською та світовою спільнотою народу України є потужним важелем впливу на хід цієї кривавої війни. Так, на початкових стадіях російської агресії членами Європейської мережі судово-експертних установ (ENFSI) прийнято рішення виключити з потужної організації судових експертів Європи представників Росії та Білорусі. Таким чином європейські експерти продемонстрували свою підтримку України.

24 лютого 2022 року – ця кривава дата назавжди закарбувалась у пам'яті кожного українця – саме цього дня, о 4 ранку, президент Російської Федерації оголосив проведення «спеціальної військової операції», і за його наказом розпочалося повномасштабне збройне вторгнення на територію України. Харків, де дислокується Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», став щитом для багатьох регіонів України та європейських держав і дотепер тримає міцну оборону. Судові експерти та науковці з перших днів війни не на мить не припиняють своєї діяльності та роблять усе можливе для наближення перемоги. Європейські партнери не залишились осторонь і всіма можливими способами допомагають вирішувати найрізноманітніші питання експертного забезпечення правосуддя. Як уже наголошувалося, важливе завдання, що постало перед судовими експертами, – це фіксування та встановлення розміру збитків, завданих рашистською навалою. Так, завдячуючи європейським партнерам, судово-експертні установи отримали в користування 3D-сканери, за допомогою яких досліджують зруйновані об'єкти житлової, промислової та дорожньої інфраструктури.

Нарешті, разом із співавторами ми провели аналіз наукових робіт Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», запланованих до виконання згідно з планом наукових робіт НДУСЕ Міністерства юстиції України на 2023 та поточний роки в аспекті доцільності виконання роботи в умовах воєнного стану або в умовах післявоєнного відновлення держави [97]. За результатами аналізу зроблено висновок щодо необхідності виконання тем теоретичної спрямованості, адже усім відомий афоризм про те, що практика без теорії сліпа, а теорія без практики – мертва та безплідна. Головне ж завдання наукових досліджень – розроблення методик судової експертизи.

У згадуваній роботі [97] проаналізовано тематику наукових досліджень у сфері судової експертизи в аспекті її актуалізації під час війни. Це стосується й лінгвістичної експертизи в аспекті методики проведення семантико-текстуальних досліджень мовленнєвих актів пропозиції, обіцянки, прийняття або спонукання до надання будь-якої вигоди з метою вирішення надважливих питань боротьби з корупцією, які, безумовно, не втратили своєї актуальності в умовах воєнного стану. Не менш важливим є й удосконалення методики судово-авторознавчої (семантико-текстуальної) експертизи з комплексного психолого-лінгвістичного дослідження і кримінальних проваджень щодо спричинення шкоди інформаційній безпеці держави, зокрема, в умовах воєнного стану. Сьогодні поряд з активними бойовими діями, що веде Росія проти України, яка захищає свої території від агресивного повномасштабного вторгнення країни-агресора, існує ще одна війна, до якої вдається нападник, – це війна інформаційна. Лінгвістична експертиза, починаючи з 2014 року, стоїть на захисті інформаційного простору України, вирішуючи як питання, пов'язані з поширенням відомостей, що становлять загрозу безпеці української державності (пропаганда війни, заклики до повалення влади і конституційного ладу й до порушення територіальної цілісності, розпалювання ворожнечі й ненависті), так і питання щодо встановлення авторства таких матеріалів, а також виявлення впливу різноманітних збивальних чинників на авторів під час

складання проблемних текстів. Розроблення методики «Судово-авторознавча ідентифікаційна експертиза» дасть змогу в умовах війни встановлювати авторів анонімних документів чи будь-яких інших текстів у засобах масової інформації тощо, які впливають на формування свідомості аудиторії читачів чи слухачів, та сприятиме розробленню системи заходів боротьби зі злочинами проти інформаційної безпеки держави.

Безумовно, що й методика визначення способів виготовлення підроблених купюр в умовах воєнного стану дозволить вирішувати актуальні питання боротьби зі злочинністю. Явища підробки грошових знаків під час війни мають суттєве поширення у зв'язку з постійною міграцією населення, яке перебуває за кордоном або повертається в Україну.

В арсеналі методик проведення судових мистецтвознавчих експертиз на сьогодні в Україні не існує методики експертного дослідження ікон у дорогоцінних окладах, яка б містила алгоритм вирішення питань щодо вартості ікон при визначенні розміру шкоди, завданої російським вторгненням, їх справжності та належності до культурних цінностей.

Незаконний обіг холодної зброї набуває активного поширення під час війни, а тому розроблення методичних рекомендацій із криміналістичного дослідження виробів, конструктивно схожих із старовинною зброєю, в умовах воєнного стану сприятиме вирішенню питань боротьби із цим негативним явищем. Це ж стосується й розробки методики комплексного дослідження японської холодної зброї, яка належить до культурних цінностей, що мають художнє, історичне, етнографічне та наукове значення. Вказана методика в умовах воєнного стану допоможе вирішити питання встановлення розміру шкоди, нанесеної музеям та приватним колекціям від дій окупантів.

Проблема встановлення монтажу за цифровими носіями існує не тільки для судових експертів України, практично на сьогодні це завдання, розв'язання якого є проблематичним в усьому світі. Розроблення методичних рекомендацій з дослідження автентичності цифрових зображень на основі штучного інтелекту дасть можливість установлювати електронний монтаж будь-яких

цифрових зображень.

У галузі криміналістичної експертизи матеріалів, речовин та виробів до виконання також заплановано актуальну тематику НДР. Розроблення методики криміналістичного дослідження змінених світлих нафтопродуктів в умовах воєнного стану є важливим інструментом боротьби з розкраданням бензину та інших видів палива, що набуло масового характеру під час війни. Не втратила своєї актуальності й розробка методики ідентифікації анаболічних стероїдів, що ґрунтується на використанні комплексу хімічних та інструментальних методів в умовах воєнного стану. Головне, що успішне завершення цієї наукової теми сприятиме запобіганню незаконного обігу заборонених речовин як серед представників цивільного населення, так й у військових формуваннях.

В умовах воєнного стану використання результатів розроблення методики досліджень біологічних об'єктів, у тому числі зерна та зернопродуктів, масове розкрадання якого спостерігається з боку російського агресора, сприятиме підвищенню ефективності правоохоронної діяльності. Крім того, очікуємо й позитивні результати від розроблення комплексної методики дослідження тютюну та тютюнових виробів. В умовах воєнного стану ця методика дозволить застосувати сучасні методичні підходи для вирішення питань діагностики та ідентифікації контрабанди й інших правопорушень у сфері обігу тютюну та тютюнових виробів, вчинення яких спостерігається під час війни. Ще одна тема в галузі судових біологічних досліджень пов'язана з розробкою методики судово-біологічного дослідження луски прісноводних і морських риб. На перший погляд складається враження, що ця тема не стосується злободенних питань, пов'язаних із російською агресією. Але це не так. Справа в тому, що вказана наукова розробка стане в пригоді судовим експертам в умовах воєнного стану, оскільки сприятиме встановленню розміру матеріальної шкоди, завданої прісноводним та морським водоймищам України в результаті ракетних ударів, бомбардувань та артобстрілів як у заповідних зонах, так і в зонах рибного промислу.

Новий для ННЦ ІСЕ вид судової експертизи, що розпочав свій активний

розвиток саме під час війни, пов'язаний із ДНК-аналізом – методом досліджень, який став затребуваним для ідентифікації тіл загиблих під час артобстрілів, авіабомбардувань та ракетних ударів, коли іншими засобами досягти вказаної мети неможливо. Розроблення методичних рекомендацій з проведення судової молекулярно-генетичної експертизи з використанням кріоконсервування біологічного матеріалу людини в умовах воєнного стану дасть змогу ідентифікувати жертв артобстрілів та бомбардувань, залишки яких виявлено під час розбору завалів, а також невпізнаних трупів або живих осіб.

Розроблення методик автотехнічних експертиз в умовах воєнного стану дозволить уніфікувати та систематизувати методичні основи дослідження дорожньо-транспортних пригод, які трапляються в процесі пересування як цивільного транспорту, так і військових машин та механізмів дорогами України під час воєнного стану.

У сфері судової інженерно-транспортної експертизи заплановано також розроблення методичних рекомендацій з експертного дослідження параметрів гальмування сучасних тролейбусів на сухому та мокрому асфальтобетонному покритті. В умовах воєнного стану це сприятиме виробленню методики дослідження питань механізму дорожньо-транспортної пригоди міського електротранспорту, який пересувається територіями міст України, коли причиною ДТП є його пошкодження в результаті військових дій.

У галузі судової інженерно-транспортної експертизи передбачено також розроблення методичних рекомендацій з експертного дослідження параметрів гальмування транспортних засобів категорії М1 з електричною та гібридною силовими установками. Ця наукова робота дасть змогу встановлювати механізм ДТП, у тому числі й тих, що сталися на будь-яких вулицях, дорогах, пошкоджених унаслідок бомбардувань та ракетних ударів.

Фахівці-пожежотехніки планують розробити методичні рекомендації з дослідження пожеж на транспортних засобах шляхом використання магнітно-індукційного методу в умовах воєнного стану, що створить надійний інструментарій для дослідження наслідків пожеж на транспорті в результаті

артобстрілів, авіабомбардувань та ракетних ударів.

Розроблення методики проведення судових експертиз щодо встановлення відповідності забудови водних об'єктів та земель, які належать до земель водного фонду, вимогам нормативних актів, що в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення країни дасть змогу встановлювати необхідні критерії щодо вказаної відповідності та сприятиме обґрунтованим прийняттям рішень щодо виділення коштів на вказані забудови.

У галузі будівельно-технічної експертизи запропоновано також створення методики визначення якості виконаних будівельних та будівельно-монтажних робіт із метою вироблення єдиного методичного підходу під час проведення судових будівельно-технічних експертиз, у тому числі в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення держави.

У цьому ж роді судової експертизи розроблюються методики встановлення фактичних обсягів та вартості виконаних будівельних робіт за звітною документацією, а також залежності між ремонтно-будівельними роботами та пошкодженнями суміжних приміщень. В умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення країни впровадження їх результатів в експертну практику дасть можливість установлювати необхідні критерії відповідності виконаних будівельних робіт за вказаними параметрами, що сприятиме обґрунтованому прийняттю рішень щодо виділення коштів на вказані забудови, а також проводити судові експертизи на якісно-новому рівні.

У галузі земельно-технічної експертизи методика проведення судових земельно-технічних експертиз у справах, пов'язаних із розподілом земельних ділянок сільськогосподарського призначення в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення країни, дозволить використовувати науково-обґрунтовані критерії встановлення меж земельних ділянок, у тому числі й тих, що пошкоджені в результаті ракетних ударів та артобстрілів.

Судові експертизи в галузі охорони праці та безпеки життєдіяльності ґрунтуються на проведенні комплексного експертного дослідження щодо створення загрози загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків під час

експлуатації автомобільних заправних (АЗС), газозаправних станцій (АГЗС) та газозаправних пунктів (АГЗП) унаслідок недотримання нормативно-технічних вимог. Із цією метою заплановано розроблення методики комплексного експертного дослідження, у якій будуть викладені основні положення, вкрай необхідні для проведення комплексних судових пожежно-технічних та інженерно-технічних експертиз у галузі охорони праці та безпеки життєдіяльності. В умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення країни це дасть змогу вирішувати питання відповідності нормативно-технічним вимогам до експлуатації заправних станцій, які були пошкоджені в результаті військових дій Росії проти України.

Розроблення методичних рекомендацій з проведення судових електротехнічних експертиз електронно-механічних та електронних приладів обліку спожитої електричної енергії ґрунтується на результатах узагальнення практичного досвіду науково-дослідних інститутів судових експертиз Мін'юсту України, отриманого під час проведення експертиз та експертних досліджень за вказаною тематикою. Заплановано й отримання інформації від заводів-виробників України, які випускають індикатори впливу постійного магнітного поля та електронно-механічні прилади обліку споживання електричної енергії із захистом від дії постійного магнітного та електромагнітного поля. Розроблення цих методичних рекомендацій виконується для забезпечення єдиного підходу для проведення судових експертиз щодо комплексного електротехнічного та трасологічного дослідження приладів обліку. Як результат, планується створити алгоритм дій судових експертів із метою проведення судових експертиз за наслідками пошкоджень об'єктів підвищеної небезпеки під час війни.

У галузі судової електротехнічної експертизи актуальним є питання розроблення методичних рекомендацій з дослідження немеханічного впливу на роботу засобів обліку електричної енергії з метою розв'язання ситуаційних та діагностичних завдань, що в умовах воєнного стану слугуватиме методичним інструментом для встановлення розкрадань електричної енергії через указаний

вплив на засоби обліку. На підставі результатів застосування рекомендацій можна очікувати повернення коштів державі за незаконне використання електричної енергії під час війни та післявоєнного відновлення країни.

Судова теплотехнічна експертиза як новий вид досліджень започаткована за ініціатииви фахівців ННЦ ICE. Саме тому розроблення науково-технічної бази цього виду досліджень є досить важливим для її методичного забезпечення. У зв'язку із цим актуальною вбачається запропонована методика експертного дослідження теплотехнічного устаткування. В умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення житлової та промислової інфраструктури впровадження нової методики сприятиме вирішенню питань відповідності температурних режимів роботи теплотехнічного обладнання за наслідками бомбардувань, артобстрілів та ракетних ударів по теплових мережах.

Експертиза електронних комунікацій гостро відчуває дефіцит у науково-методичному забезпеченні, тому розроблення рекомендацій з дослідження апаратних та програмних засобів, що використовуються для термінації голосового трафіку в умовах воєнного стану, сприятиме виявленню порушень у цій складній сфері.

У галузі інженерно-екологічної експертизи розроблення науково-методичних рекомендацій із дослідження стану управління небезпечними відходами на підприємстві є важливим підґрунтям експертного забезпечення розслідування злочинів у сфері екології. У запланованих до виконання методичних рекомендаціях будуть викладені відповідні методичні підходи до вирішення експертних завдань для їх упровадження в судово-експертну практику. Це дасть змогу скоротити строки проведення судових інженерно-екологічних експертиз, підвищить їхню результативність, забезпечить повноту досліджень та розширить можливості цього виду експертиз в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення держави.

Ще одна розробка екологічної спрямованості присвячена аналізу інструментально-лабораторними методами кількісних та якісних параметрів викидів забруднюючих речовин із стаціонарних джерел та їх концентрації

в атмосферному повітрі. В умовах воєнного стану та післявоєнної відбудови країни вказана наукова тема дозволить розробити алгоритми дій судових експертів під час вирішення питань відповідності екологічних показників вимогам до концентрації забруднюючих речовин в атмосферному повітрі за наслідками використання хімічної зброї, забороненої законами та звичаями війни.

Судова економічна експертиза у зв'язку з постійними змінами політичних, економічних реалій у державі потребує постійного вдосконалення її науково-методичної бази. Так, цього року науковці присвятили свої пошуки трьом напрямам експертних досліджень: розробленню методики дослідження оподаткування окремих операцій з основними засобами в умовах воєнного стану, що сприятиме виявленню порушень під час здійснення операцій оподаткування в умовах воєнного стану; розробленню методики проведення судово-економічних експертиз з питань використання бюджетних коштів в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення країни, що дозволить вирішувати питання наявності або відсутності порушень бюджетного законодавства під час виділення бюджетних коштів за наслідками військових дій російського агресора; розробленню методики проведення судово-економічних експертиз із урахуванням висновків інших видів експертиз, що в умовах воєнного стану розширить можливості судово-економічних досліджень із питань недоотримання доходів у результаті військових дій російського агресора.

У сфері судової товарознавчої експертизи науковці приділяють увагу методичним рекомендаціям із питань проведення судово-товарознавчих експертиз у справах про захист прав споживачів. Установлення доцільності використання окремих загальноприйнятих у судовому товарознавстві методичних підходів і методів залежно від тих чи інших обставин справи в умовах воєнного стану запобігатиме правопорушенням обігу продукції, яка має ознаки порушення прав споживачів. Це питання особливо гостро постає під час війни, коли певним чином втрачається контроль за якістю продукції.

Ще одна наукова тема в галузі товарознавства присвячена створенню методичних рекомендацій із визначення вартості певних видів риби та морепродуктів при проведенні судово-товарознавчих експертиз. В умовах воєнного стану розробка цих рекомендацій сприятиме створенню надійних методичних підходів до експертного дослідження вказаної продукції, яка не відповідає вимогам щодо її якості внаслідок порушень, пов'язаних зі злочинними діями.

Унаслідок злочинних дій агресора, від яких страждає транспортна інфраструктура міст, розроблення методичних рекомендацій з питань проведення судових транспортно-товарознавчих експертиз міського електротранспорту; переліку вирішуваних питань; алгоритмів дослідження; комплексу прийомів та методів дослідження цих об'єктів під час вирішення діагностичних завдань в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення країни дасть змогу встановити розмір шкоди в результаті руйнувань транспортної інфраструктури держави від незаконних дій агресора.

Розроблення методичних рекомендацій з актуалізації методики автотоварознавчої експертизи з оцінки колісних транспортних засобів та їх складових частин, що ввозяться на митну територію України в умовах воєнного стану та подальшого післявоєнного відновлення країни, дозволить встановити розмір шкоди, завданої власникам колісних транспортних засобів унаслідок їх пошкодження від артобстрілів, пожеж, авіабомбардувань.

Ще одна цікава тема в галузі досліджень об'єктів інтелектуальної власності, пов'язана зі створенням методичних рекомендацій з дослідження творів образотворчого мистецтва як об'єктів авторського права в умовах воєнного стану, є важливим засобом превенції порушення авторських прав у період війни.

Судова психологічна експертиза належить до категорії найбільш затребуваних досліджень у період російської агресії. Розроблення методичних рекомендацій з проведення судово-психологічних досліджень за злочинами, вчиненими групою осіб в умовах воєнного стану, стане надійним інструментом

використання спеціальних психологічних знань під час розслідування групових злочинів, скоєних колаборантами.

Стануть у пригоді й заплановані методичні рекомендації щодо психологічного дослідження потерпілих у кримінальних справах, пов'язаних із домашнім насильством. Їх розробка дасть можливість установити фактичні дані та обставини справи щодо домашнього насильства під час війни.

Актуальною видається й методика судово-психологічної експертизи неповнолітніх підозрюваних (обвинувачених) в умовах воєнного стану. Результати наукових досліджень у цьому напрямі є певним запобіжником злочинних дій, що можуть бути вчинені неповнолітніми особами під час війни.

Не менш важливою для реалізації в експертній практиці є й наукова тема щодо розроблення методики для експертів-психологів з метою вдосконалення організаційних основ проведення судово-психологічної експертизи емоційного стану фізіологічного афекту. Вказана методика в умовах воєнного стану допоможе встановити фактичні дані щодо особи, яка скоїла воєнні злочини.

Науковці в галузі судової психології спрямували свої зусилля й на розроблення методичних рекомендацій щодо психологічного аналізу вихідних даних під час проведення судової психологічної експертизи в умовах воєнного стану. Вказана розробка сприятиме виробленню диференційного підходу до визначення спроможності або неспроможності тих чи інших вихідних даних за обставинами воєнних злочинів.

В умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення країни розроблення науково-методичного посібника «Методологія судово-психологічного дослідження» сприятиме виробленню потужного методологічного інструментарію застосування спеціальних психологічних знань під час розслідування воєнних злочинів.

Не відстають у справі науково-методичного забезпечення й фахівці в галузі судової мистецтвознавчої експертизи. Розроблення методики дослідження об'єктів, що містять комуністичну та націонал-соціалістичну (нацистську) символіку, удосконалення методичних основ проведення та

призначення судово-мистецтвознавчих експертиз указаних об'єктів в умовах воєнного стану дозволить виявити об'єктивні фактичні дані щодо складу злочинів, учинених під час війни.

Історико-археологічна експертиза також є надбанням спеціалістів ННЦ ІСЕ – саме за їх ініціативою було створено новий напрям судово-експертної діяльності. Розроблення методики комплексного дослідження об'єктів археологічної спадщини з метою визначення збитків, завданих державі при їх пошкодженні чи руйнуванні в умовах війни, є надважливим завданням для встановлення збитків державі від незаконних дій агресора на об'єктах археологічної спадщини.

Цілком зрозуміло, що військова експертиза напряму пов'язана з вирішенням питань експертного забезпечення правосуддя під час війни. Так, розроблення основних методичних положень, які будуть використовуватися при виконанні судових військових експертиз за участю спеціалістів з військових досліджень щодо застосування автомобільної та бронетанкової техніки військових формувань, стане важливим чинником для визначення фактів та обставин справи. Уперше для проведення судових військових експертиз за спеціальністю 16.1. «Військові дослідження» буде розроблено методику визначення, з військової й технічної точок зору, відповідності застосування автомобільної та бронетанкової техніки військових формувань порядку, встановленому нормативними документами. Результати роботи мають бути використані в діяльності експертних установ Міністерства юстиції, Служби безпеки і Міністерства внутрішніх справ України.

Ще одна наукова робота в галузі військових досліджень спрямована на розроблення методики, яка буде використовуватися при виконанні судових військових експертиз щодо випадків авіаційних подій, пошкодження повітряних суден і літальних апаратів Збройних сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України в умовах воєнного стану. Отримані результати дозволять встановлювати фактичні дані та обставини справи під час розслідування злочинів, вчинених, у тому числі, під

час військових дій.

Видається актуальним розроблення методичних рекомендацій та алгоритму дій судового експерта при виконанні судових військових експертиз за участю спеціалістів з військових досліджень щодо відповідності дій (бездіяльності) посадових осіб Збройних сил України та інших військових формувань вимогам із забезпечення протиповітряної оборони місць зберігання ракет, боєприпасів та інших засобів ураження на арсеналах, базах та складах в умовах воєнного стану. Впровадження в експертну практику методичних рекомендацій сприятиме об'єктивному розслідуванню незаконних дій військових суб'єктів у сфері протиповітряної оборони.

Крім того, військові фахівці розпочали розробку методичних рекомендацій з питань вивчення та введення в дію положень із планування, застосування, управління та забезпечення Збройних сил України з урахуванням вимог стандартів НАТО, що в умовах воєнного стану сприятиме вирішенню питань установлення експертним шляхом відповідності діяльності в указаній сфері стандартам НАТО.

Судова гемологічна експертиза є відносно новим напрямом експертних досліджень, вперше запроваджених на базі ННЦ ІСЕ. Спеціалісти цієї галузі працюють у двох напрямках: розроблення методичних рекомендацій із проведення судово-гемологічних досліджень дорогоцінного каміння, дорогоцінного каміння органогенного походження, а також судово-гемологічних досліджень діамантів. Зазначені напрями науково-методичного забезпечення в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення країни допоможуть з'ясувати розміри збитків від незаконних дій російського агресора, пов'язаних з розкраданнями дорогоцінного каміння. Крім того, триває робота зі створення науково-методичного посібника «Судово-гемологічна експертиза: теоретико-правові та організаційні засади». Безперечно, в умовах воєнного стану цей посібник стане надійним регулятором методичних положень судово-експертних досліджень об'єктів судово-гемологічної експертизи, які часто стають предметом вчинення злочинів російськими

військовими під час окупації мирних територій України.

Наприкінці нашого аналізу відзначимо, що й напрям судово-ветеринарної експертизи в системі судово-експертних установ Міністерства юстиції України також уперше започатковано на базі ННЦ ІСЕ. Запланована до виконання методика хіміко-токсикологічного аналізу об'єктів судово-ветеринарної експертизи в умовах воєнного стану сприятиме встановленню фактичних даних та обставин справи щодо жорстокого поводження з тваринами внаслідок застосованої російськими військовими хімічної та іншої зброї. Також досить затребуваними експертною практикою є методики судово-ветеринарного дослідження живої підекспертної тварини та трупів тварин за їх різних станів та видів смерті в умовах війни. Використання цих методик сприятиме об'єктивному розслідуванню злочинів щодо жорстокого поводження з тваринами під час військових дій та встановленню причини настання смерті тварини.

За результатами проведеного нами дослідження можна дійти таких висновків. За своєю сутністю метод дослідження є сукупністю прийомів, способів та операцій, спрямованих на пізнання об'єкта. У роботах представників зарубіжних наукових шкіл переважно простежується тенденція, коли науковці не розмежовують методологію й методи дослідження. У вітчизняній науковій традиції методологію розглядають як учення про науковий метод пізнання або як систему наукових принципів, на яких базується дослідження та здійснюється обрання сукупності пізнавальних засобів, методів та прийомів. Інша важлива підстава для диференціації методів – розподіл за ступенем їхнього впливу на збереження об'єктів судової експертизи. Доведено, що міжнародна допомога сприяє прогресивному розвитку судової експертизи, водночас наголошено на необхідності внесення змін у законодавство для більш чіткого регулювання питань залучення іноземних судових експертів. Аналіз доцільності виконання наукових тем методичного характеру в умовах воєнного стану або в умовах післявоєнного відновлення держави доводить актуальність виконання наукових тем саме у зв'язку з російською агресією проти України.

Отже, на підставі наведеного аналізу науково обґрунтовано актуальність дослідження напрямів формування та розширення предмета експертного дорожньо-технічного дослідження з метою підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із будівництвом, ремонтом доріг і визначенням розміру збитків від руйнування дорожньої інфраструктури внаслідок воєнних дій та інших негативних чинників, що впливають на стан дорожньої інфраструктури. Окреслено й науково обґрунтовано напрями формування полів предмета судової дорожньо-технічної експертизи. Предмет судової експертизи у сфері дорожньої інфраструктури – це фактичні дані та обставини справи щодо відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних і технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам; відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху; визначення технічного стану дорожньої інфраструктури, причин пошкоджень і руйнувань об'єктів та їхніх елементів; визначення вартості робіт на об'єктах дорожньої інфраструктури, пов'язаних із відновленням, переобладнанням, усуненням наслідків стихійного лиха, механічного й іншого негативного впливу (авіабомбардувань, артилерійських обстрілів, ракетних ударів, руху бронетанкової техніки тощо); визначення розміру матеріальної шкоди та збитків, завданих власникам об'єктів дорожньої інфраструктури.

Залежно від поставлених завдань організовується проведення або судової дорожньо-технічної, або комплексної судової вибухотехнічної, будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертиз. На підставі аналізу статистичних даних з експертної практики продемонстровано зростання кількості та складності виконаних дорожньо-технічних досліджень. З'ясовано генезис змін меж предмета судових дорожньо-технічних досліджень. Зосереджено увагу на тісному зв'язку предмета судово-експертного дослідження із завданнями, що підлягають розв'язанню у зв'язку з якісними змінами злочинності й викликами війни. Доведено потребу в розробленні та впровадженні новітніх методик судово-експертного дослідження. Окреслено чинники, що позначаються на

результатах експертних досліджень. Сформовано пропозиції, спрямовані на більш ефективне використання спеціальних знань у забезпеченні розкриття та розслідування злочинів і поліпшення результатів роботи судових експертів у контексті розроблення науково-методичної бази для вдосконалення основної форми застосування спеціальних знань – судової експертизи.

Доведено, що за своєю сутністю метод дослідження є сукупністю прийомів, способів та операцій, спрямованих на пізнання об'єкта. Зарубіжні науковці здебільшого не розмежовують поняття «методологія» і «методи» дослідження. У вітчизняній науці методологію вважають ученням про науковий метод пізнання або системою наукових принципів, на яких ґрунтується дослідження та обирається сукупність пізнавальних засобів, методів і прийомів. Інша важлива підстава для диференціації методів – розподіл за ступенем їхнього впливу на збереження об'єктів судової експертизи. Доведено, що міжнародна допомога сприяє прогресивному розвитку судової експертизи, водночас наголошено на необхідності внесення змін у законодавство для більш чіткого регулювання питань залучення іноземних судових експертів. В умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення держави набуває актуальності виконання наукових тем методичного характеру.

1.2 Вплив практичної судово-експертної діяльності на формування теоретико-правових та методологічних засад досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури

Експертне забезпечення правосуддя в Україні є одним із пріоритетних напрямів діяльності в державі, оскільки значна кількість кримінальних проваджень не може бути ефективно розслідувана та розглянута в суді без застосування спеціальних знань у галузі науки і техніки. Не оминає ця обставина й розслідування злочинів у сфері будівництва доріг, у тому числі й злочинів, передбачених ст. 364–370 КК України. У разі виявлення вказаних

злочинів, правоохоронні органи мають негайно реагувати на такі факти, вчасно, всебічно й повно проводити розслідування вказаної категорії кримінальних правопорушень.

Для встановлення кримінального механізму службового діяння необхідно з'ясувати:

1) чи мало місце порушення службовою особою зумовлених його службовим становищем обов'язків у сфері будівництва доріг;

2) внаслідок яких дій службової особи була заподіяна істотна шкода у сфері будівництва доріг державним або суспільним інтересам, що охороняються законом, правам та інтересам громадян, інтересам суб'єктів економічної діяльності;

3) чи мав місце причиновий зв'язок між злочинним діянням службової особи та його наслідками.

Суб'єктом розглянутих злочинів (крім передбачених ст. 369 КК України), можуть бути службові особи у сфері будівництва доріг, які відповідно до примітки 1 ст. 364 КК України постійно чи тимчасово здійснюють функції представників влади, а також обіймають постійно чи тимчасово на підприємствах, в установах чи організаціях незалежно від форми власності посади, пов'язані з виконанням організаційно-розпорядчих чи адміністративно-господарських обов'язків, або виконують такі обов'язки за спеціальним повноваженням. Службовими особами визнаються також іноземці та особи без громадянства, які виконують обов'язки згідно з п. 1 цієї примітки.

Службові злочини у сфері будівництва доріг так чи інакше пов'язані з корупційними проявами. Їх супроводжують діяння, вчинені в різних сферах дорожнього будівництва працівниками, які не є службовими особами.

Аналіз поширення злочинів, пов'язаних із корупцією в різних країнах, знайшов своє відображення в Довідковому документі ООН про міжнародну боротьбу зі злочинністю, де корупція визначається як зловживання державною владою для одержання вигоди у сфері дорожнього будівництва в особистих цілях. Із цього визначення випливає, що поняття корупції значно ширше, ніж

хабарництво.

Одними із суспільно небезпечних злочинних проявів у цій площині є злочини, пов'язані з будівництвом доріг, які можна віднести до кримінальних правопорушень, вчинених в умовах неочевидності. Їх особливістю є поєднання зі значними матеріальними збитками як наслідку скоєння службового злочину.

Аналіз слідчої практики свідчить про те, що працівники правоохоронних органів у сучасних умовах стикаються зі значними труднощами в ході розслідування цих видів злочинів. Це нерідко зумовлюється браком у них спеціальних знань у сфері будівництва доріг. Основна проблема для сучасної судової, слідчої та експертної практики полягає у встановленні механізму скоєння службових злочинів у сфері будівництва доріг, а також у необхідності оперативного та вчасного залучення судових експертів з метою встановлення фактичних даних та обставин справи для виявлення фальсифікації обліку та звітності; внесення змін до документів; заміни або виготовлення фіктивних документів; знищення документів та інших матеріальних слідів злочину тощо. Варто зазначити, що суттєвий внесок у дослідження теоретичних питань експертного забезпечення розслідування злочинів, а також різних аспектів залучення обізнаних осіб до кримінального провадження зробили такі відомі українські науковці, як Л. Ю. Ароцкер [5], В. А. Журавель [91, 92], Н. І. Клименко [106], В. О. Коновалова [116], В. К. Лисиченко [134], М. В. Салтевський [218], М. Я. Сегай [220], Е. Б. Сімакова-Єфремян [230], Г. О. Спіцина (у співавторстві з С. А. Тюленевим, І. А. Петровою та Д. О. Давиденко) [290], Р. Л. Степанюк (у співавторстві з В. О. Гусєвою, В. В. Кікінчуком та ін. [126, 247], В. М. Шевчук [262, 263], В. Ю. Шепітько [265, 266, 267, 268], М. В. Шепітько [269, 270], М. Г. Щербаковський [273] та ін. Своєю чергою, проблемні питання розслідування окремих категорій злочинів, пов'язаних із будівництвом, досліджені в наукових працях українських учених: Л. Гули [40], В. В. Контимирової, В. В. Мазурової [117], О. В. Командирова, О. В. Левченко, О. В. Кисіль [115], В. С. Ольхова [158], Д. В. Пучко [205, 206, 207, 208, 209,

210, 211, 212], Н. В. Сили (із співавторами) [149], З. М. Скибінської, О. Я. Заяць [239] та інших фахівців у цій галузі спеціальних знань. Однак питання використання спеціальних знань, зокрема проведення судових експертиз у цій категорії кримінальних проваджень, знайшли, на жаль, лише фрагментарне відображення і не враховують сучасного стану злочинності у сфері дорожньої інфраструктури. Оптимізація практики боротьби із сучасною злочинністю не можлива без суттєвого підвищення ефективності використання суб'єктом доказування наявних експертних методик, розроблення та впровадження новітніх засобів і методів, систематизації накопиченого наукового знання на основі глибокого переосмислення традиційних концепцій у світлі досягнень науково-технічного прогресу. У процесі розслідування злочинів вказаної категорії часто виникають питання відповідності розробленої проєктно-технічної та кошторисної документації вимогам нормативних актів у галузі будівництва доріг, а також питання визначення відповідності виконаних будівельних робіт і побудованих об'єктів проєктно-технічній документації та вимогам нормативних актів у галузі будівництва, які можуть бути вирішені за наявності в експерта (експертів) відповідних фахових знань, у тому числі з вузькоспрямованих питань, з проєктування, будівництва та експлуатації доріг з урахуванням обсягу матеріалів, складності об'єкта та інших його особливостей.

Для вирішення питань: про відповідність розробленої проєктно-кошторисної документації вимогам нормативних актів у галузі будівництва доріг (ДБН, «СНиП» тощо); відповідність фактично виконаних будівельних робіт проєктній документації та вимогам нормативних актів у галузі будівництва доріг; визначення переліку та обсягів фактично виконаних робіт із будівництва (ремонт, реконструкції) доріг; встановлення вартості фактично виконаних робіт із будівництва доріг; визначення відповідності обсягів та вартості фактично виконаних будівельних робіт обсягам та вартості, визначеним проєктно-кошторисною або первинною звітною документацією; відповідності первинної звітної документації з будівництва за порядком

складання і наведеними розрахунками вимогам нормативних актів у галузі будівництва доріг – експерт досліджує договірну документацію (договори підряду й додатки до них, додаткові угоди тощо), а також проектно-кошторисну та первинну звітну й виробничу документацію (форми КБ-2в, КБ-3, відомості списання матеріалів, журнал виконання дорожніх робіт, акти огляду прихованих робіт, акти випробувань тощо) на виконання дорожньо-будівельних робіт. Тут суб'єктом судово-експертного дослідження може бути особа, що має кваліфікацію судового експерта за спеціальністю 10.6 «Дослідження об'єктів нерухомості, будівельних матеріалів, конструкцій та відповідних документів», але, на наш погляд, не менш важливим чинником є наявність у фахівця, залученого до проведення судової експертизи у сфері об'єктів дорожньої інфраструктури, відповідно спеціальності «10.16 Дорожньо-технічні дослідження».

Для вирішення питань: про відповідність дороги проектно-технічній документації на її будівництво (ремонт, реконструкцію) та вимогам нормативних актів у галузі будівництва доріг (будівельним, протипожежним, санітарно-гігієнічним тощо); про відповідність виконаних дорожньо-будівельних робіт (окремих елементів, конструкцій, виробів, матеріалів) проектно-технічній документації та вимогам нормативних актів у галузі будівництва доріг (ДБН, «СНиП», стандартам, технічним умовам тощо) – експерт має дослідити проектну та первинну звітну та виробничу документацію на дорожнє будівництво, документ про приймання в експлуатацію об'єкта будівництва, матеріали технічної інвентаризації на об'єкт, стандарти й технічні умови на виготовлення конструкцій, виробів та матеріалів тощо.

У межах експертної спеціальності 10.16 «Дорожньо-технічні дослідження» розв'язуються питання щодо геометричних, техніко-експлуатаційних та технічних показників автомобільних доріг. Державним стандартом щодо безпеки дорожнього руху – ДСТУ 3587:2022 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану [73] – встановлюються нормативні показники станів автомобільної

дороги. Цей стандарт містить вимоги до експлуатаційного стану автомобільних доріг, вулиць населених пунктів, залізничних переїздів і технічних засобів організації дорожнього руху. Вимоги до експлуатаційного стану автомобільних доріг, вулиць та доріг населених пунктів, а також залізничних переїздів визначають такі експлуатаційні показники покриття проїжджої частини: гранично допустимі пошкодження площі покриття (ямочність), окремі просідання, вибоїни, напливи та келійність, поперечні ухили проїзної частини дороги на віражах тощо.

Також визначено вимоги до інженерної споруди доріг (водовідведення, люки та колодязі тощо), штучні споруди (мости, естакади та ін.). Їхній стан також впливає на виникнення ДТП.

Залежно від експлуатаційного стану доріг, а також на період проведення ремонтних робіт необхідно вводити додаткові засоби регулювання дорожнього руху шляхом установлення попереджувальних та заборонних знаків, а також відповідні огороження (будівництво будь-якої нової дороги та реконструкції старої передбачає зміни в схемах організації дорожнього руху). Тому на вирішення експертизи також ставлять питання щодо відповідності застосованої схеми організації дорожнього руху та наявності причинного зв'язку між невідповідностями як експлуатаційного стану автомобільних доріг, так і схеми організації дорожнього руху з настанням ДТП.

Орієнтовний перелік вирішуваних питань:

Чи відповідали фактичні техніко-експлуатаційні показники (рівність, коефіцієнти зчеплення тощо) автомобільної дороги вимогам безпеки дорожнього руху?

Чи відповідали роботи з проведення ремонту, експлуатації та утримання доріг вимогам безпеки дорожнього руху?

Чи є невідповідності дорожніх умов вимогам нормативних документів у причинному зв'язку з ДТП?

Чи забезпечує організація дорожнього руху на досліджуваній ділянці дороги безпеку дорожнього руху?

Чи відповідали геометричні параметри автомобільної дороги вимогам нормативної документації?

Мінімальний набір вимірювальної техніки для проведення досліджень:

- рейка дорожня універсальна (3-метрова рейка);
- поштовхомір або причіпні пристрої (універсальне дорожнє вимірювальне обладнання);
- прилади вимірювання коефіцієнта зчеплення;
- нівелір і теодоліт.

Звертаємо увагу на те, що Україна йде шляхом приведення державних стандартів до європейських. Американські стандарти щодо безпеки дорожнього руху, в частині проведення досліджень щодо встановлення техніко-експлуатаційних та технічних показників автомобільних доріг, дещо відрізняються від європейських як за приладовою базою, так і за способом визначення показників.

У 2021 році Укравтодор планував оновити 1205 км міжнародних доріг, 1363 км національних доріг, 1206 км територіальних доріг та 904,3 км регіональних доріг. Загалом було заплановано оновити та побудувати 4500 км державних доріг [252]. На жаль, ці позитивні явища пов'язані з розкраданнями у сфері будівництва доріг, у тому числі й шляхом скоєння службових злочинів, розслідування яких буде ефективним тільки в разі використання спеціальних знань, що не уявляється можливим без належного науково-методичного забезпечення кримінального судочинства, яке буде відповідати сформованим сучасним реаліям. Зрозуміло, що будь-який об'єкт дорожнього будівництва, збудований із порушенням відповідних технологій, негативно впливає на забезпечення безпеки дорожнього руху. Саме тому виникла нагальна потреба в оновленні наявних та розробленні нових науково-обґрунтованих практичних рекомендацій щодо різних аспектів експертного забезпечення викриття, розслідування та запобігання злочинів у сфері будівництва доріг. Мова йде про розроблення теоретико-правових та науково-методичних положень експертного забезпечення розслідування злочинів, пов'язаних із будівництвом доріг,

розгляд теоретичних питань використання спеціальних знань в оперативно-розшуковій та слідчій діяльності, спрямованій на їх виявлення, а також визначення напрямів підвищення ефективності використання спеціальних знань у ході розслідування цих злочинів.

Необхідною умовою ефективної діяльності правоохоронних органів у цьому напрямі є високий рівень науково-методичного забезпечення кримінального судочинства, яке повною мірою відповідає сучасним запитам правозастосовної практики, що набуває особливого значення в сучасних умовах розвитку новітніх науково-технічних досягнень та розроблення інноваційних експертних технологій. У цьому аспекті ми можемо говорити, що особливе місце в системі засобів і прийомів протидії аналізованій злочинності належить саме інституту спеціальних знань обізнаних осіб, який значно розширює можливості органів досудового розслідування в протистоянні цій небезпечній злочинній діяльності.

Саме тому вказані обставини визначають актуальність та вчасність розроблення детальних положень з експертного забезпечення системи розкриття, розслідування й профілактики аналізованих злочинів, удосконалення експертного забезпечення розслідування цієї категорії злочинів, базованого безпосередньо на використанні спеціальних знань компетентних осіб.

Поряд із тим, що питання використання спеціальних знань у цій категорії кримінальних проваджень знайшли, на жаль, лише фрагментарне вирішення і не враховують сучасного стану злочинності у сфері будівництва доріг, виникла й необхідність наукового аналізу та вироблення шляхів використання спеціальних знань за фактами руйнування (пошкодження) об'єктів дорожньої інфраструктури з метою встановлення розміру збитків від указаних злочинів та розрахунків витрат на відновлення зруйнованих (пошкоджених) об'єктів дорожньої інфраструктури. Оптимізація практики боротьби із сучасною злочинністю не можлива без суттєвого підвищення ефективності використання суб'єктом доказування наявних експертних методик, розробки та впровадження

новітніх засобів і методів, систематизації накопиченого наукового знання на основі глибокого переосмислення традиційних концепцій у світлі необхідності вирішення нових експертних завдань. Адже з 24 лютого 2022 року всі українці відчувають на собі наслідки російської агресії. Якщо говорити про місто Харків, то тут артобстріли не припиняються з першого дня війни й по сьогодні. У місті пошкоджено понад три тисячі будинків, серед яких великий відсоток багатоповерхівок житлового фонду, промислових та адміністративних будівель, інших об'єктів інфраструктури міста, у тому числі доріг та прилеглих до них територій. Кожного дня гинуть люди. За всі злочини цієї ганебної війни ворог має понести справедливе покарання, а потерпілі – отримати компенсацію за спричинену їм матеріальну та моральну шкоду. У зв'язку з появою нових завдань, що виникають під час розслідування воєнних злочинів, скоєних країною-агресором, гостро постає питання належного рівня експертного забезпечення правосуддя в умовах війни, що безпосередньо пов'язано як із підвищенням ефективності огляду місця події, так і з подальшим проведенням судових експертиз. Серед головних експертних завдань: забезпечення досліджень, пов'язаних з ідентифікацією тіл загиблих (експертиза ДНК), дослідженням об'єктів, вилучених з розмінованих територій, ділянок місцевості, що зазнали ракетних ударів, артобстрілів та авіабомбардувань, вирішення проблемних питань установлення розміру матеріальної шкоди, збитків, завданих Україні, юридичним і фізичним особам за наслідками масштабних пошкоджень і руйнувань об'єктів рухомого та нерухомого майна тощо. Враховуючи ту обставину, що пошкоджено та зруйновано величезну кількість об'єктів, виникла необхідність у використанні новітніх методів та підходів щодо ефективної протидії вказаним проявам злочинності, в тому числі й розвитку ефективної системи експертного забезпечення правосуддя на стадіях досудового розслідування та подальшого судового розгляду справ. Саме тому важливим є науково-методичне забезпечення розслідування злочинів, пов'язаних із встановленням збитків державі, фізичним та юридичним особам від руйнувань об'єктів нерухомого та рухомого майна. Адже без встановлення

розміру збитків притягнення до відповідальності винних у скоєнні злочинів є проблематичним. Зауважимо, що успіх судово-експертних досліджень значною мірою залежить від якості огляду місця події, в результаті якого має бути об'єктивно та повно зафіксована слідова картина вчинення злочину. Так, за повідомленнями правоохоронців у мережі Інтернет, прокурори Київської обласної прокуратури спільно зі слідчими ГУ СБ України у м. Києві та Київській області та експертами науково-дослідних інститутів судових експертиз Міністерства юстиції України провели роботу з документування й фіксування наслідків воєнних злочинів, учинених збройними силами Російської Федерації в містах Буча, Бородянка та інших, по яких ворог завдав численні ракетні удари, здійснив авіабомбардування, обстріли із систем реактивної артилерії, а також забороненими касетними боєприпасами. Через щоденні обстріли зазнала колосальних руйнувань інфраструктура населених пунктів. Повністю або ж частково ворог зруйнував приватні та багатоповерхові житлові будинки, школи, дитячі садочки, медичні заклади, церкви, магазини, гаражі, дороги. Пошкоджено приватний і комунальний транспорт. У рамках досудового розслідування призначено та проведено велику кількість судових експертиз щодо встановлення обсягів руйнувань та пошкоджень рухомого і нерухомого майна, визначення матеріальної шкоди. Акцентуємо увагу на питаннях, які можуть бути вирішені судовими експертами, зокрема, під час досліджень пошкоджених або зруйнованих ділянок доріг. Це можуть бути як питання з визначення суто розміру матеріальної шкоди, що вирішуються судовими експертами в галузі будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень, так і питання зі встановлення виду боєприпасів, якими були спричинені пошкодження. Останні питання вирішуються судовими експертами в галузі вибухотехнічних досліджень. Для проведення досліджень замовник має надати до експертної установи (експертові) разом із заявою такі документи: копію технічного паспорта на об'єкт (вулиця, дорога, стоянка тощо); копію проєкту будівництва на об'єкт (за наявності); акт обстеження пошкоджень та руйнувань об'єкта. З метою визначення розміру матеріальної шкоди, завданої

внаслідок військових дій Російської Федерації на території України, а також шкоди немайнового характеру судові експерти проводять судові оціночно-будівельні, товарознавчі, транспортно-товарознавчі, економічні, екологічні, психологічні та інші види судових експертиз і експертних досліджень. У висновках експертів надаються відповіді на широке коло питань, наприклад, із визначення розміру матеріальної шкоди, завданої власникам транспортних засобів, виробничих ліній, готової продукції та промислової сировини, побутової техніки, меблів та іншого майна; із визначення розміру завданої шкоди власникам нерухомого майна, у тому числі й об'єктів дорожньої інфраструктури, а також із визначення шкоди немайнового характеру тощо. Підставою для проведення досліджень можуть стати відповідні звернення (заяви, листи) як органів державної та місцевої влади, так і громадян та юридичних осіб усіх форм власності. Наприклад, на офіційному сайті Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України (далі – ННЦ ІСЕ) [21] повідомляється про те, що для проведення експертизи з метою подальшого звернення до суду за захистом своїх порушених прав, свобод чи законних інтересів необхідно подати заяву до ННЦ ІСЕ для проведення експертних досліджень із визначення розміру шкоди та збитків, завданих фізичним та юридичним особам унаслідок збройної агресії Російської Федерації. Для цього в разі пошкодження або знищення майна необхідно заповнити форму заяви, зміст якої залежить від тих об'єктів, які треба дослідити. Після отримання відповідного висновку експертів з'являється можливість звернутися з ним до суду, у тому числі й до Міжнародного кримінального суду, для цього необхідно заповнити відповідні форми, які також подано на сайті. Зауважимо й стосовно деяких особливостей проведення економічних експертиз щодо визначення розміру упущеної вигоди від неможливості чи перешкод у провадженні господарської діяльності: вони мають проводитися згідно з «Порядком визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації», затвердженим постановою Кабінету Міністрів України

від 20.03.2022 р. № 326 [176], а постановою Кабінету Міністрів України від 26 березня 2022 р. № 380 затверджено Порядок подання інформаційного повідомлення про пошкоджене та знищене нерухоме майно внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених військовою агресією Російської Федерації. Цією послугою можуть скористатися лише громадяни України, у яких пошкоджені: приватні будинки (садибні, дачні та садові), квартири, інші житлові приміщення (на які зареєстровано окреме право власності, а не в складі будинку) [177]. Врешті-решт, для отримання компенсації є різні способи використання висновку експерта. По-перше, є можливість звернутися до державних органів через Єдиний державний реєстр потерпілих осіб унаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України або до органів місцевого самоврядування. У Верховній Раді України зареєстровано проєкт закону «Про відшкодування шкоди, завданої потерпілому внаслідок збройної агресії Російської Федерації» від 17.05.2022 р. № 7385 [200]. Фонд, з якого планується проводити відшкодування, має формуватися та наповнюватися за рахунок таких джерел: монетизації санкцій проти держави-агресора; суми коштів, стягнутих на користь країни з держави агресора за рішеннями міжнародних та іноземних судів; конфіскованого майна осіб, винних у завданні шкоди територіальній цілісності України, що призвело до тимчасової окупації території України та війни; коштів цільової міжнародної допомоги для подолання наслідків війни в Україні; благодійних пожертвувань; інших джерел, не заборонених законом. У проєкті вказаного закону подано визначення понять «потерпілий» та «шкода», а також містяться положення щодо створення Єдиного державного реєстру потерпілих осіб внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України та спеціального Фонду для адресної виплати потерпілим повного відшкодування шкоди. Ще один спосіб відшкодування передбачається реалізувати через мобільний додаток Дія (пізніше планується створити спеціальну комісію для визначення розміру збитків, а також розробити порядок та процедуру компенсації). Щодо реалізації цього способу можна скористатися меню «Послуги» мобільного додатку Дія,

обравши пункт «Пошкоджене майно» та заповнити відповідну форму. Після заповнення форми та її реєстрації можна завантажити заяву у форматі PDF або отримати її на електронну пошту. Заяву також можна подати на порталі Дія за тією ж схемою та особисто в центрі надання адміністративних послуг або нотаріусу. Існує й можливість звернення до правоохоронних органів в рамках кримінальних проваджень. У такому разі органи національної поліції мають розглянути заяву про вчинення злочину, зафіксувати відповідні факти, здійснити огляд місця події та інші процесуальні дії за кримінальним провадженням за статтею 438 КК України – «Порушення звичаїв війни»). Нашу увагу привернули рекомендації Міністерства юстиції України щодо подання інформації для міжнародних судів. «Скажи правду» – проєкт Міністерства юстиції України, платформа для ефективного збирання та оброблення інформації про порушення прав людини Російською Федерацією. На цьому порталі кожен, хто постраждав від дій окупантів, може подати заявку та розповісти власну правду, яку почує весь світ. Робота ведеться згідно з міжнародними стандартами. Щоб подати заявку, потрібно перейти на сайт <https://humanrights.gov.ua>. Заповнити просту форму з інформацією про злочин, свідків та жертв, додати медіадокази та розповісти якомога більше про те, що сталося [151]. Отже, попри велику кількість проблемних положень у нормативно-правовому та науково-методичному забезпеченні порядку й процедур визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії РФ, можемо констатувати, що держава, в тому числі й державні судово-експертні установи, роблять усе можливе для об'єктивного та справедливого вирішення розглянутих питань.

Для правильного розуміння основних методологічних постулатів необхідно провести аналіз основних термінів (понять) із розглядуваного питання. Розпочнімо із тлумачення понять «методологія» і «методи пізнання». «Методологія (від грецьк. Μέθοδος – шлях дослідження чи пізнання; λέξις – вчення) – 1) Сукупність підходів, способів, методів, прийомів та процедур, що застосовуються в процесі наукового пізнання та практичної діяльності для

досягнення наперед визначеної мети. <...> 2) Галузь теоретичних знань і уявлень про сутність і форми, закони, порядок та умови застосування підходів, способів, методів, прийомів та процедур в процесі наукового пізнання та практичної діяльності. Осмислюючи теоретичний та соціокультурний досвід, М. розробляє загальні принципи створення нових пізнавальних засобів. Основним об'єктом вивчення для М. є продуктивний творчий та дійовий метод, його сутність та сфера функціонування, структура та взаємодія з іншими методами й елементами пізнавального інструментарію, його відповідність характеру досліджуваного об'єкта та зв'язок з пізнавальною метою або цілями практичної діяльності» [96, с. 374–376]. Методологію тлумачать і як «філософське вчення про наукові методи пізнання навколишнього світу; галузь науки, яка вивчає загальні та спеціальні методи наукових досліджень; сукупність методів, які використовуються у будь-якій науці; принципи підходу до різних типів об'єктів дійсності і різних класів наукових задач» [13, с. 160].

Отже, визначальним у будь-яких значеннях поняття методології є поняття методу пізнання як систематизованого способу «досягнення теоретичного чи практичного результату, розв'язання проблем чи одержання нової інформації на основі певних регулятивних принципів пізнання та дії, усвідомлення специфіки досліджуваної предметної галузі і законів функціонування її об'єктів» [131, с. 373]. Зважаючи на філософські тлумачення методології та методів пізнання, спираючись на думку іноземних учених, які жорстко не диференціюють ці поняття [277, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 291, 293, 295 тощо], а також на підставі уявлень вітчизняних науковців, які розглядають методологію або як учення про науковий метод пізнання, або як систему наукових принципів, на яких ґрунтується дослідження та здійснюється обрання сукупності пізнавальних засобів, методів, прийомів дослідження [8, 19, 92, 93, 103, 114, 137, 138, 213, 254, 257, 258, 260, 266], Е. Б. Сімакова-Єфремян зазначає, що найчастіше методологію тлумачать як теорію методів дослідження, створення концепцій, як систему знань про теорію науки або систему методів дослідження. Під методикою науковиця розуміє сукупність

методів, прийомів, способів дослідження, включно з технікою та різноманітними операціями з фактичним матеріалом, які найчастіше використовують у певній послідовності [230, с. 165–166]. Отже, ми погоджуємося з тим, що метод є важливим складником методології, її концепції, хоча розроблення його провідних принципів і прийомів, послідовність їх застосування зумовлено передусім концептуальними засадами, а «вирішальне значення для розвитку методів судової експертизи має вплив науково-технічного прогресу» [230, с. 165–166].

Разом із розв'язанням теоретичних проблем щодо визначення предмета, завдань, об'єкта судових експертиз дорожньої інфраструктури основною метою цього дослідження є аналіз методів судово-експертних досліджень, адже правильна методологія будь-якого процесу пізнання є тим наріжним каменем, що дає змогу побудувати алгоритм виконання завдань судової експертизи, а саме – створити методику експертного дослідження та впровадити її в експертну практику. Оскільки до арсеналу методів судової експертизи (загальних, окремих і спеціальних) серед інших належить і метод анкетування (як загальний метод пізнання), ми окреслили мету цього дослідження так: за результатами проведеного анкетування судових експертів визначити основні положення організації проведення судової експертизи загалом й судової дорожньо-технічної експертизи зокрема. Ці положення будуть корисними для побудови загальних методичних положень судово-експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури.

Для реалізації поставленої мети застосовано загальні (загальнонаукові) методи: діалектичний метод і розглядувані на цьому рівні методи логіки (абстрагування, аналізу, синтезу, порівняння, індукції, дедукції, ідеалізації, формалізації, аксіоматичний, системно-структурний, а також спостереження, анкетування, описування, планування, моделювання, побудови гіпотез, програмно-математичні та статистичні методи тощо).

Зауважимо, що прийоми та способи дослідження, на нашу думку, можна вважати певною конкретизацією методу пізнання. Водночас експертна

методика є сукупністю методів, прийомів і способів (засобів) виконання експертного завдання з одного боку, а з іншого – спеціальним методом судової експертизи.

У вітчизняній науковій літературі питання визначення методів пізнання розглядали неодноразово. Як уже зазначалося, І. Манжук дослідила українські та іноземні джерела з питань визначення і класифікації загальнонаукових, спеціально-юридичних та інших методів пізнання, їхні взаємозв'язок і взаємозалежність у процесі наукового дослідження [138]. Зокрема, вчена констатувала, що в «юридичній науці не склалося єдиної класифікації методів пізнання явищ та процесів реальної дійсності, виокремлення та групування авторами методів пізнання здійснюється відповідно до поставлених завдань щодо повноти та всебічності обраного дослідження; <...> повністю і всебічно дослідити те чи інше явище або процес дає змогу застосування лише системи взаємопов'язаних і взаємозалежних методів, їх вибір обумовлюється природою та суттю обраного конкретного явища» [138, с. 16].

Розглядаючи методи досліджень у соціальній роботі, О. Повідайчик і Р. Жиленко зазначають, що анкетування – це «форма опитування досліджуваного контингенту осіб за попередньо складеним списком запитань. Відповіді на запитання анкети служать вихідним емпіричним матеріалом для узагальнення і висновків. Анкетне опитування вважається одним з найбільш оперативних способів збору інформації. Анкета являє собою систему запитань, об'єднаних єдиним дослідницьким задумом, спрямованих на виявлення кількісних і якісних характеристик об'єкта і предмета дослідження. Основна функція анкети – надати дослідникові достовірну інформацію про предмет аналізу» [173, с. 68].

Нами вже аналізувалися питання анкетування судових експертів спеціалізованих установ Міністерства юстиції України [161]. Передусім висловлюємо щирі вдячність усім працівникам системи спеціалізованих установ Міністерства юстиції України, які взяли участь в анкетуванні (опитано 432-ох судових експертів). Узагальнені дані за результатами анкетування

подано в додатку А2 до цієї дисертаційної роботи. Тож наведемо результати опитування. Нумерація питань у розташованих нижче ілюстраціях (рисунок) відповідає нумерації питань запропонованої респондентам анкети.

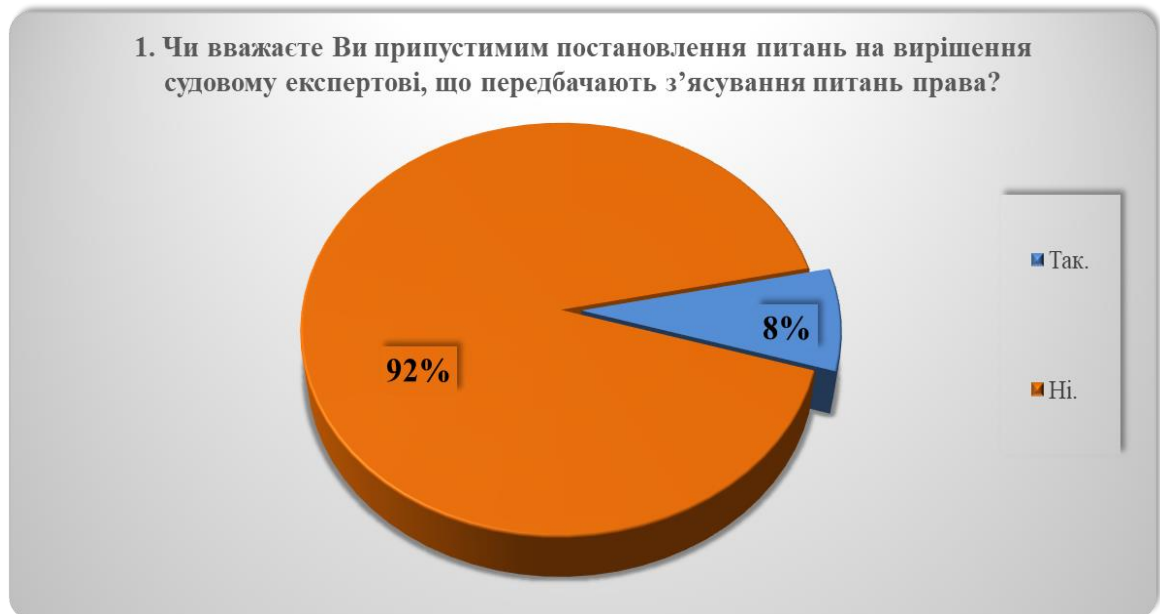


Рис. 1.13 Припустимість поставлення судовому експертові правових питань

Оскільки вихід судового експерта за межі компетенції є одним із недопустимих порушень законодавства, то перше питання анкети й було присвячене саме цій проблемі. Законом заборонено ставити судовим експертам питання з права, тому викликає позитивну реакцію той факт, що переважна більшість опитуваних вважає це неприпустимим (див. рис. 1.13). Водночас 8 % респондентів дали протилежну відповідь, що свідчить про неоднозначне ставлення фахівців до норми КПК України, яка не допускає проведення експертизи з питань права (ч. 1 ст. 242): «Не допускається проведення експертизи для з'ясування питань права <...>» [130]. Зауважимо, що аналогічні норми містять й інші процесуальні кодекси України, зокрема частина друга ст. 102 Цивільного процесуального кодексу України: «<...> Предметом висновку експерта не можуть бути питання права <...>» [259]. Відповідно, ч. 6 статті 99 та ч. 2 статті 98 ГПК України: «<...> Питання, які ставляться

експерту, і його висновок з них не можуть виходити за межі спеціальних знань експерта <...>»; Предметом висновку експерта не можуть бути питання права [38]. Частина друга ст. 101 КАС України: «<...> Предметом висновку експерта не можуть бути питання права <...>» [110]. Врешті-решт, така норма зафіксована й у законі України «Про судову експертизу»: «<...> Дисциплінарним проступком є: <...> вирішення питань, що виходять за межі кваліфікації судового експерта за відповідною експертною спеціальністю, у тому числі питань права <...>» [198].

Водночас щодо питань, які не можуть вирішувати судові експерти, 61 % респондентів зазначили з'ясування вини особи у вчиненні правопорушення, 38 % – визначення фактів порушень законодавства конкретною особою, 1 % – інші правові питання, серед яких такі: питання, за якими судовий експерт є суб'єктом права за освітою; відповідність окремих нормативних положень законодавству; доведення невідповідності діянь особи вимогам нормативно-правових актів; ступінь вини особи (див. рис. 1.14).



Рис. 1.14 Питання, які не може вирішувати судовий експерт

Інтегративні процеси, що відбуваються на сучасному етапі розвитку судової експертизи, збурюють активну дискусію навколо комплексних судово-

експертних досліджень. Питання комплексності також стосується організації проведення дорожньо-технічних досліджень, коли (окрім спеціальних знань за спеціальностями 10.6 «Дослідження об'єктів нерухомості, будівельних матеріалів, конструкцій та відповідних документів» та 10.16 «Дорожньо-технічні дослідження» [174]) необхідно застосувати спеціальні знання з інших галузей науки й техніки (наприклад, коли необхідно обчислити розмір збитків від руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури внаслідок артобстрілів або бомбардувань, то доцільним є призначення комплексної вибуховотехнічної, будівельно-технічної та дорожньо-технічної судової експертизи).

На рисунку 1.15 подано результати опитування респондентів щодо форм комплексних досліджень. Зокрема, у відповідь на запитання щодо форм, яких може набувати комплексний підхід під час проведення судових експертиз, більшість респондентів віддали пріоритет комплексній судовій експертизі (52 %). Водночас доволі вагомий відсоток судових експертів виокремили ще й комплексні дослідження з однієї галузі, але за різними напрямками знань (30 %), а також комплекси судових експертиз за одним провадженням (18 %).



Рис. 1.15 Форми комплексності під час проведення судових експертиз

Тісно пов'язане з окресленою вище проблемою інтегрування спеціальних знань питання інтегрування наук, а саме: чи виправданою з праксеологічних позицій є тенденція до розроблення базових судових наук (судової медицини, судової фармації, судової біології, судової інженерії (наприклад, судової будівельної інженерії), судової екології тощо)? Відповідь на це питання об'єднала респондентів у три групи: 40 % відповіли однозначно про таку необхідність за всіма можливими напрямками експертних досліджень, 30 % віддали перевагу лише окремим напрямкам, а 29 % не вбачають у цьому потреби (див. рис. 1.16). Власні пропозиції респондентів є такими: розробляти судові науки доцільно лише за наявності необхідної для цього бази та сприяння розвитку відповідних галузей «материнських» наук, має сенс розробляти розділ однієї судової науки – судової експертології, варто впроваджувати навчальні дисципліни в закладах вищої освіти за напрямками експертних спеціальностей у межах «материнських» наук. Безумовно, кожна із цих пропозицій є прийнятною для розвитку судової експертизи, оскільки «судова експертиза – це 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» [198].



Рис. 1.16 Необхідно розробляти базові судові науки (судову медицину, судову фармацію, судову біологію, судову інженерію (наприклад, судову будівельну інженерію), судову екологію тощо?

Оскільки більшість респондентів дали позитивну відповідь на попереднє питання, виникла потреба дізнатися їхню думку про доцільність підготовки спеціалістів із навчальних дисциплін у галузях судових наук під час навчання особи у відповідному закладі вищої освіти. Результати анкетування такі: «так» відповіли 80 % опитуваних, «ні» – 19 %, зазначили інше – 1 % (див. рис. 1.17). Зокрема, респонденти запропонували запровадити в закладах вищої освіти: за напрямами права спеціальності щодо обов’язків судового експерта, його взаємодії з органами розслідування, поведінки експерта в суді, предмета «Судова експертиза» із вивченням правових основ діяльності судового експерта (зокрема, із залученням до викладання судових експертів-практиків); навчальні дисципліни за максимальною кількістю експертних спеціальностей у різних галузях науки й техніки. Такі дисципліни доцільно запроваджувати тільки за умови наявності відповідних ліцензії та навчальних програм. Ми підтримуємо підготовку експертних кадрів як у закладах вищої освіти, так і на базі наукових, зокрема судово-експертних, установ за умови відповідного ліцензування такої діяльності. Зауважмо, що перші кроки в цьому напрямі вже зроблено: так, Національний науковий центр «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» отримав ліцензію на провадження освітньої діяльності в галузі післядипломної освіти з підвищення кваліфікації для осіб з вищою освітою в галузі знань 08 «Право» зі спеціальності 081 «Право» за освітньою програмою «Теоретичні, організаційні і процесуальні питання судової експертизи», видану на підставі наказу Міністерства освіти і науки України від 23.11.2020 р. № 256-л [196]. Ця обставина дає підстави для організації в ННЦ ІСЕ системи підготовки (стажування) судових експертів на належному рівні. Так, тільки у 2023 році в підрозділах післядипломної освіти з підвищення кваліфікації відповідно до ліцензії Міністерства освіти і науки в ННЦ ІСЕ організовано й проведено підготовку (стажування) 146 співробітників Центру та направлено документи до Центральної експертно-кваліфікаційної комісії при Міністерстві юстиції України для отримання (підтвердження) кваліфікації судового експерта та продовження терміну дії

свідомості. Крім того, із метою присвоєння кваліфікації судового експерта, в ННЦ ІСЕ проходять підготовку (стажування) співробітники інших державних спеціалізованих установ та фахівці, що не є працівниками державних спеціалізованих установ.

З огляду на викладене значний інтерес становить питання про обов'язкове знання судовим експертом теорії судової експертизи, криміналістики та процесуального законодавства: 86 % респондентів дали безумовно позитивну відповідь, 14 % – безумовно негативну (див. рис. 1.18). На нашу думку, це свідчить про певну професійну деформацію фахівців, які дали таку негативну відповідь, адже без знання теорії судової експертизи та процесуальних питань здійснення судово-експертної діяльності про належний рівень професійної підготовки годі й казати.



Рис. 1.17 Чи доцільно готувати спеціалістів із навчальних дисциплін у галузях судових наук під час навчання у відповідному закладі вищої освіти?

Особі, яка досконало володіє теоретичними питаннями у сфері будь-якої діяльності, легше оволодівати й питаннями практичної підготовки. Не є винятком у цьому плані й судово-експертна діяльність. Виходячи з наведеного, під час розроблення науково-методичної бази судової експертизи

в обов'язковому порядку визначається предмет, об'єкт, суб'єкт, завдання та методологія досліджень.

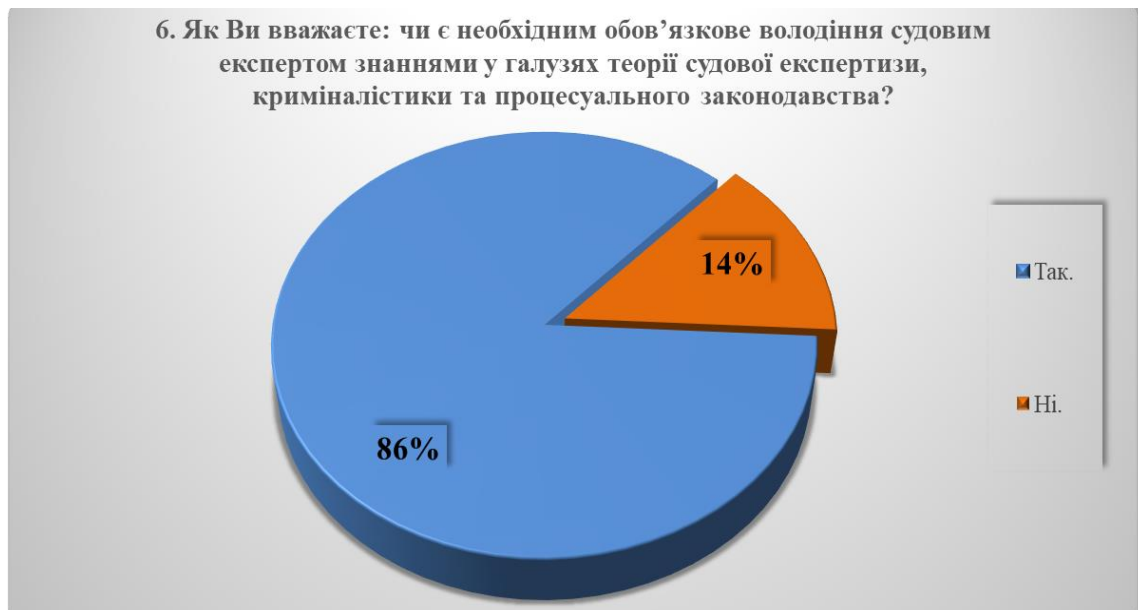


Рис. 1.18 Судовий експерт має добре знатися на питаннях теорії судової експертизи, криміналістики та процесуального законодавства?

Саме тому доречним є наступне питання анкети на знання респондентами теоретичних і процесуальних питань судової експертизи щодо визначення об'єкта судової експертизи. Більшість опитуваних (80 %) називають об'єктом судової експертизи матеріальний (матеріалізований) носій інформації про фактичні дані й обставини справи, що належать до кола предмета експертного дослідження. Водночас 20 % анкетованих плутають поняття об'єкта і предмета судової експертизи (див. рис. 1.19). Тож результати анкетування засвідчили, що незнання (або ігнорування) теоретичних і процесуальних питань судової експертизи негативно позначилося на професійному рівні фахівців, які змішують наріжні поняття предмета й об'єкта судової експертизи. Узагалі, диференціація видів судових експертиз та експертних досліджень має здійснюватися за сукупністю знань предмета та об'єкта того чи іншого класу, роду, виду судової експертизи й тих завдань, що вирішуються судовими експертами.



Рис. 1.19 Правильне визначення об'єкта судової експертизи

Зауважмо, що такі відповіді певним чином спричиняє закладена на рівні законодавства України, на наш погляд, неточність у визначенні судової експертизи. За статтею 1 Закону України «Про судову експертизу», «судова експертиза – це 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» [198]. На наше переконання, різні сторони явищ та процесів треба встановити, а тому вони належать не до об'єктів, а до предмета судової експертизи. Наприклад, виконавці комплексної судової дорожньо-технічної, будівельно-технічної та вибухотехнічної експертизи мають завдання відповісти на питання: «Чи відповідають обсяги та вартість фактично виконаних робіт за договором (дата, реквізити) обсягам та вартості робіт із термінового усунення аварійних ситуацій, які виникли в результаті непрогнозованих руйнувань автомобільної дороги та інженерних споруд унаслідок артобстрілу на ділянці (зазначається, де саме) на загальну суму (вказується сума), визначеним в актах виконаних робіт форми КБ-2в за вказаним договором?». Зрозуміло, що явища та процеси артилерійського обстрілу, які спричинили пошкодження об'єкта дорожньої

інфраструктури, та явища й процеси проведення ремонтних робіт на пошкодженому об'єкті не є об'єктом цього дослідження, оскільки вони вже сталися під час вчинення злочину (порушення законів і звичаїв війни) та ліквідації його наслідків. Об'єктом дослідження для комісії судових експертів у цьому разі є носії інформації про згадувані явища та процеси (зруйнований (пошкоджений) об'єкт дорожньої інфраструктури, вилучені за результатами огляду фрагменти снарядів, матеріали кримінального провадження, зареєстрованого за фактом артобстрілу тощо). З'ясування факту й обставин руйнування ділянки дороги внаслідок артобстрілу перебуватиме в межах предмета комплексної експертизи, кінцевою метою якої буде установлення відповідності обсягів та вартості фактично виконаних робіт обсягам та вартості робіт, визначеним в актах виконаних робіт форми КБ-2в. Ми поділяємо думку науковців, які зауважують про не зовсім точне виокремлення у вітчизняній нормативній базі кола об'єктів експертного дослідження, до яких віднесено явища та процеси.

У зв'язку з наведеним пропонуємо власне визначення поняття судової експертизи в кримінальному провадженні: це дослідження судовим експертом матеріальних (матеріалізованих) об'єктів із метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду щодо з'ясування на підставі використання спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо фактичних даних і обставин кримінального провадження про певні об'єкти, явища та процеси, які відбувалися (використовувалися) під час підготовки, учинення, приховання або ліквідації наслідків кримінального правопорушення.

Вище ми вже акцентували увагу на питаннях інтегрування спеціальних знань. Оскільки складання висновку експерта є одним із найвідповідальніших етапів судово-експертних досліджень, то респондентів запитали, який спосіб вони вважають правильним для формування висновків комплексної судової експертизи. За результатами анкетування 74 % судових експертів підтримали такий механізм: спочатку – окремі дослідження кожним із судових експертів

у межах його компетенції, потім спільне оцінювання всіх результатів у синтезуючій частині висновку і, нарешті, формування загального висновку. Такий підхід до реалізації дорожньо-технічних досліджень у комплексі з іншими видами експертних спеціальностей пропонуємо й ми. Водночас зауважимо, що чверть опитуваних вважають за доцільне надавати висновки окремо (див. рис. 1.20). Фахівцям, що проходили анкетування, також запропонували інші варіанти відповіді: керівник експертної установи самостійно визначає метод оформлення досліджень або судовим експертам надано змогу приймати таке рішення індивідуально, у робочому порядку. Вважаємо, що той 1 % респондентів, які поділяють останні твердження, не розуміються на сутності виконання інтегративних завдань, які судовий експерт не здатен розв'язати в межах тільки «своїх» спеціальних знань. Отже, наведений приклад підтверджує потребу в розробленні методик комплексних судово-експертних досліджень за всіма видами та спонукає до видання певного нормативно-правового акта з питань призначення та проведення комплексних судових експертиз.



Рис. 1.20 Правильний спосіб формулювання висновків комплексної судової експертизи

Під час анкетування також досліджували питання диференціювання методів судової експертизи (див. рис. 1.21): 54 % респондентів розподіляють методи судової експертизи за трьома основними категоріями (загальні (загальнонаукові), окремі та спеціальні), а 45 % – за двома (загальні (загальнонаукові) і спеціальні), 1 % – за іншими підставами (універсальні, наукові, спеціальні; універсальні, загальнонаукові, конкретно-наукові, спеціальні; діалектичні, загальнонаукові, конкретно-наукові та спеціальні). Не вдаючись до докладного аналізу, зазначимо, що виокремлення універсальних методів за своєю сутністю не відрізняється від загальних; не бачимо також підстави для виокремлення конкретно-наукових методів (на нашу думку, вона збігається із підґрунтям для окремих методів). Водночас для всіх диференціацій характерне виокремлення спеціальних методів судової експертизи, функції яких виконують методики судової експертизи.



Рис. 1.21 Диференціювання методів судової експертизи

Гострою проблемою для забезпечення належного рівня судово-експертної діяльності в нашій державі (окрім проблем нормативно-правового регулювання, необхідності вдосконалити теоретичну й методичну бази, матеріальне

забезпечення судового експерта та збільшити фінансування на поліпшення інструментальної бази) є незаконний вплив (тиск) на судового експерта з метою схилити його до надання завідомо неправдивого висновку або до відмови від виконання покладених на нього обов'язків. Хоча 86 % респондентів не потрапляли під такий сторонній вплив, 14 % опинялися під подібним тиском (див. рис. 1.22), тобто кожні 14 зі 100 осіб зазнавали негативного впливу з метою схилити їх до порушення законодавства. Такі результати спонукають нас задуматися над тим, що на законодавчому рівні необхідно вживати дієвих заходів, щоб протистояти цим негативним явищам.

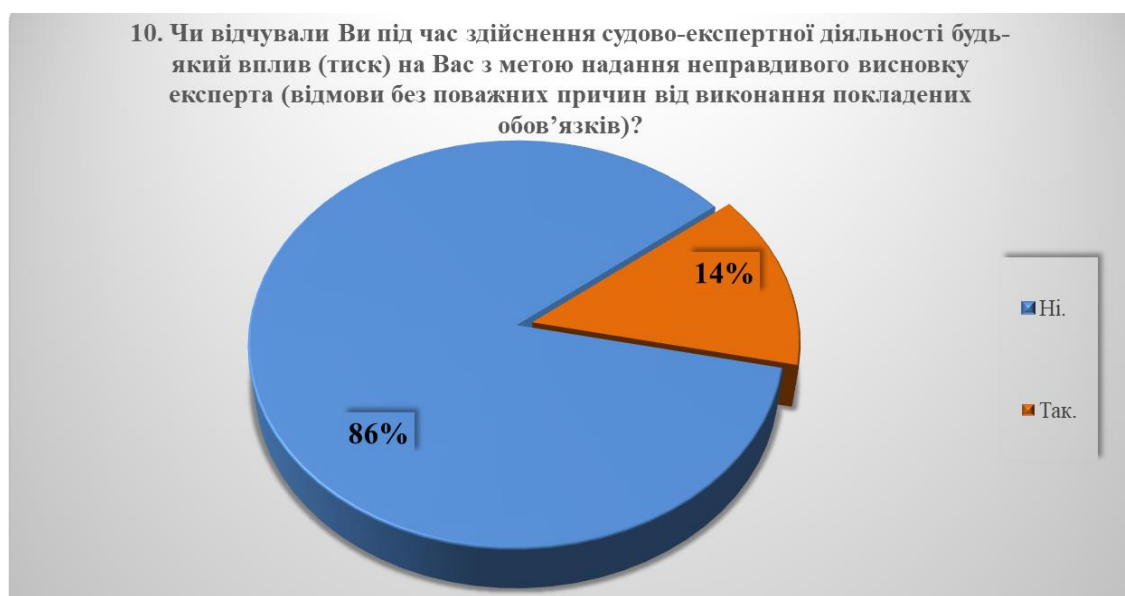


Рис. 1.22 Відчуття впливу (тиску) на судового експерта з метою схилити до надання неправдивого висновку експерта (відмовитися від виконання обов'язків)

На рис. 1. 23 наведено діаграму, яка наочно демонструє, від яких осіб (органів) судові експерти відчували такий незаконний вплив (тиск): від слідчих – 24 %, від захисників – 4 %, від прокурора – 11 %, від суддів – 2 %, від керівника експертної установи – 8 %, від представників сторін у справі – 20 %, від свідків – 1 % і від анонімних осіб – 9 %. Такі явища потребують їх викорінення та створення відповідних умов діяльності, які би запобігали появі подібних явищ.

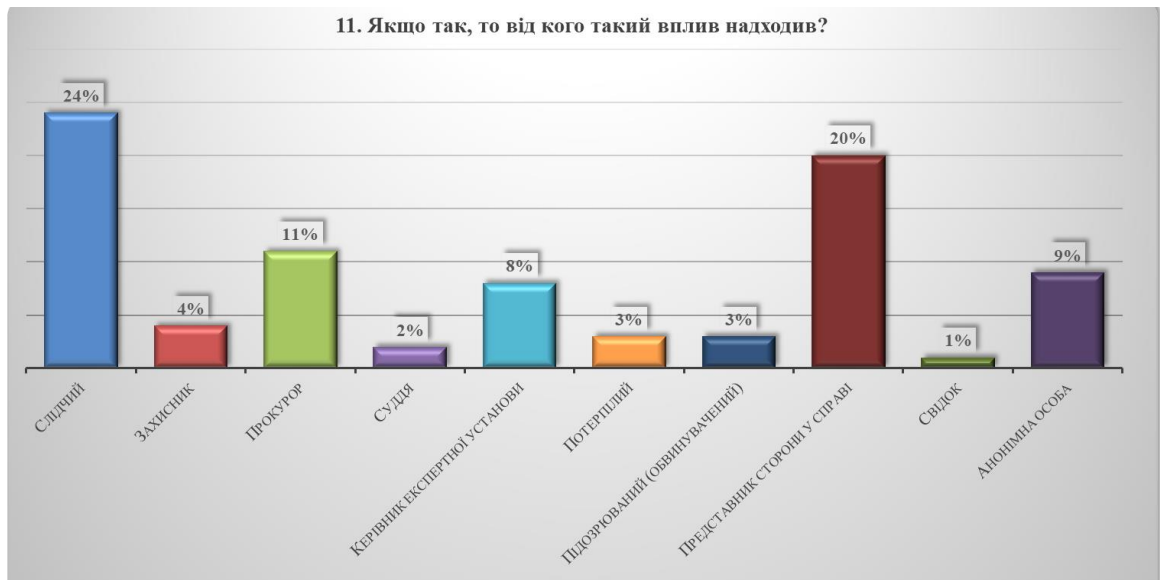


Рис. 1.23 Особа, яка намагалася вплинути (тиснути) на судового експерта з метою схилити до надання неправдивого висновку (відмовитися від виконання обов'язків)

На додачу рис. 1.24 демонструє, у чому полягав такий вплив: 42 % – психологічний вплив; 11 % – психологічне насильство над експертом; 27 % – ненадання допомоги експертові в доступі до об'єкта, ненадання матеріалів, зразків або надання завідомо неякісних матеріалів чи зразків для проведення експертного дослідження; 7 % – погроза вчинення дій протиправного характеру; 7 % – розголошення даних про проведення експертного дослідження; 6 % – інше (погрози звільненням, безпідставне повернення висновку тощо). Відзначимо, що аналіз підстав для диференціювання психологічного впливу та психологічного насильства полягає в тому, що до ознак психологічного впливу належать навіювання, наслідування, емоційне зараження, переконувальний вплив, невербальні засоби впливу. Зовсім інша природа засобів психологічного насильства: це поведінка, метою якої є завдання емоційної чи психологічної шкоди. Вона може не завдавати фізичного болю тілу, проте може бути травматичною для особи. Поодинокі образи не можна вважати емоційним насильством, але якщо така поведінка стає систематичною, породжує в іншій людини страх, тривогу та порушує благополуччя – тоді це є проявом насильства. Жертвою жорстокого ставлення

можна стати в різних взаємовідносинах, у тому числі у професійних стосунках. Серед ознак психологічного насильства систематичне присоромлення на публіці або перед родиною, друзями; безпідставні ревності, намагання контролювати життя, бажання ізолювати особу від звичного кола спілкування; погрози фізично/фінансово зашкодити особі, рідним та близьким; негативне ставлення до особи через родину, релігійні погляди, расу, гендер, стать тощо; ігнорування або вдавання, що особа не є важливим учасником (або взагалі – не є учасником) відносин; постійне виправлення того, що говорить, подає в іншій формі особа, щоб викликати в неї почуття приниження, незручності тощо. Саме тому дуже важливим є створення в установі морального клімату, який би запобігав явищам негативного впливу на судового експерта. У цьому аспекті як позитивний приклад можна навести практику укладання колективного договору між адміністрацією та трудовим колективом Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса». Зокрема, згадуваним договором передбачено норми із забезпечення адміністрацією виконання вимог щодо запобігання, протидії, заборони та припинення мобінгу (цькування) на робочому місці відповідно до Кодексу законів про працю України; створення умов для зростання продуктивності праці; здійснення заходів щодо запобігання та протидії мобінгу (цькуванню); вжиття заходів для забезпечення безпеки та захисту фізичного та психічного здоров'я працівників; відшкодування працівникам у встановленому законодавством порядку шкоди, заподіяної їхньому здоров'ю, у тому числі моральної шкоди, що призвела до моральних страждань, втрати нормальних життєвих зв'язків і вимагання від них додаткових зусиль для організації свого життя, причиною якої став мобінг (цькування). Сторони домовились, що адміністрація та голова профспілкового комітету ННЦ ІСЕ буде забезпечувати контроль за виконанням вимог щодо запобігання, протидії, заборони та припинення мобінгу (цькування) на робочому місці відповідно до Кодексу законів про працю України; за реалізацією заходів, спрямованих на запобігання, протидію та припинення мобінгу (цькування), а також заходів щодо відновлення порушених внаслідок

мобінгу (цькування) прав [110].

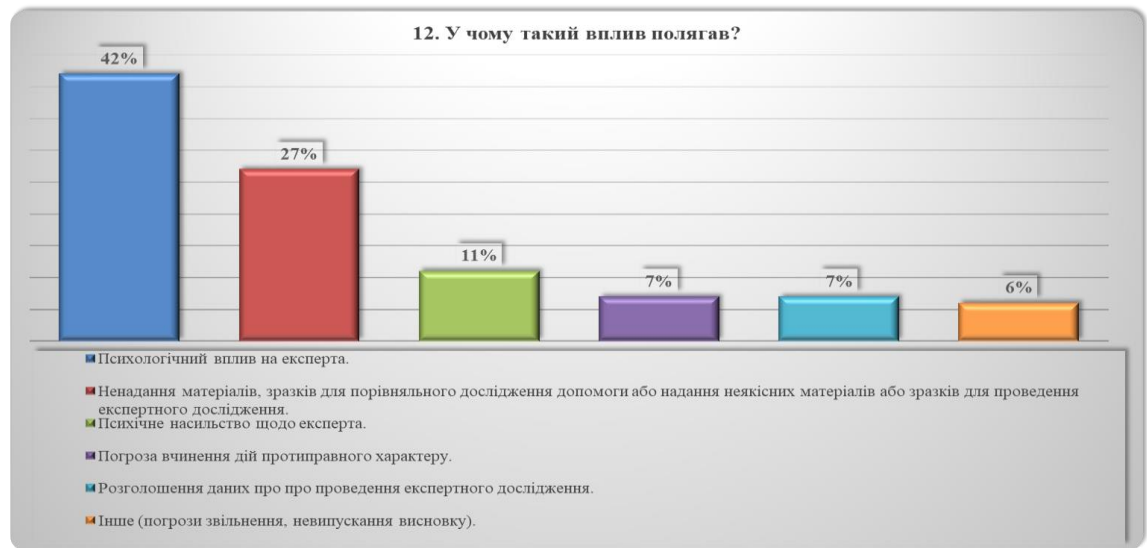


Рис. 1.24 Особливості впливу (тиску) на експерта з метою схилити до надання неправдивого висновку (відмовитися від виконання обов'язків)

Отже, наведені вище діаграми свідчать про необхідність ужити дієві заходи для протидії таким негативним явищам, у зв'язку із цим у підрозділі 3.2. цієї дисертаційної роботи запропоновано викласти статтю 386 КК України [129] у новій редакції.

Нагальною також є потреба в оновленні методичної та інструментальної бази державних спеціалізованих експертних установ. Так, у відповідь на питання щодо достатності техніко-криміналістичного забезпечення 80 % респондентів дали негативну відповідь і тільки 20 % – позитивну (див. рис. 1.25).

Оскільки саме інструментальні методи часто використовуються під час проведення судово-експертних досліджень, то безумовно, успіх досягнення результатів великою мірою залежить від наявності в розпорядженні судових експертів новітнього обладнання та програмного забезпечення. Останнім часом ми говоримо про необхідність придбання 3D-сканерів, 3D-принтерів, дронів тощо, адже проведення експертних досліджень на об'єктах великих розмірів та ділянках місцевості великої площі, а також за умов небезпеки експертних

оглядів на об'єктах дорожньої інфраструктури досить важко без застосування такого обладнання.

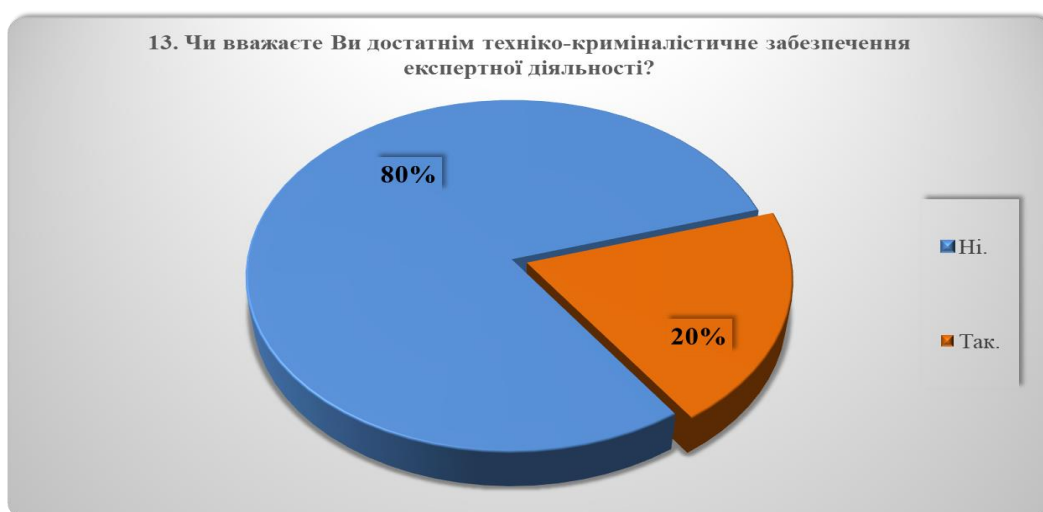


Рис. 1.25 Достатність техніко-криміналістичного забезпечення експертної діяльності

На рис. 1.26 наведено інформацію про те, у чому саме можуть полягати якісні зміни такого забезпечення: зокрема, 59 % опитуваних зазначили оновлення матеріально-технічної інструментальної бази для проведення експертних досліджень, 28 % назвали автоматизацію експертних досліджень (розроблення автоматизованого робочого місця експерта та ін.), 12 % наполягають на спрощенні процедури оформлення експертного дослідження; 1 % зазначають інше (оптимізація електронного документообігу; автоматичне створення супровідних документів; розроблення та використання штучного інтелекту для укладання супровідної документації). На нашу думку, головною перешкодою в розв'язанні проблеми матеріально-технічного забезпечення є недостатнє фінансування на придбання новітнього обладнання, особливо під час війни, коли всі кошти в державі, і це зрозуміло, спрямовано на потреби Збройних сил України. Респонденти для поліпшення методичного забезпечення пропонують, зокрема, створити експертну базу даних, у якій будуть знаходитися всі наявні в Реєстрі методики в електронному вигляді для використання їх за призначенням, а також електронну бібліотеку за відповідними категоріями, доступ до якої матимуть

виключно судові експерти, методики мають бути в зручному для опрацювання форматі. За інформацією ННЦ ICE, в установі започатковано створення електронної бібліотеки в системі експертних установ Мін'юсту.

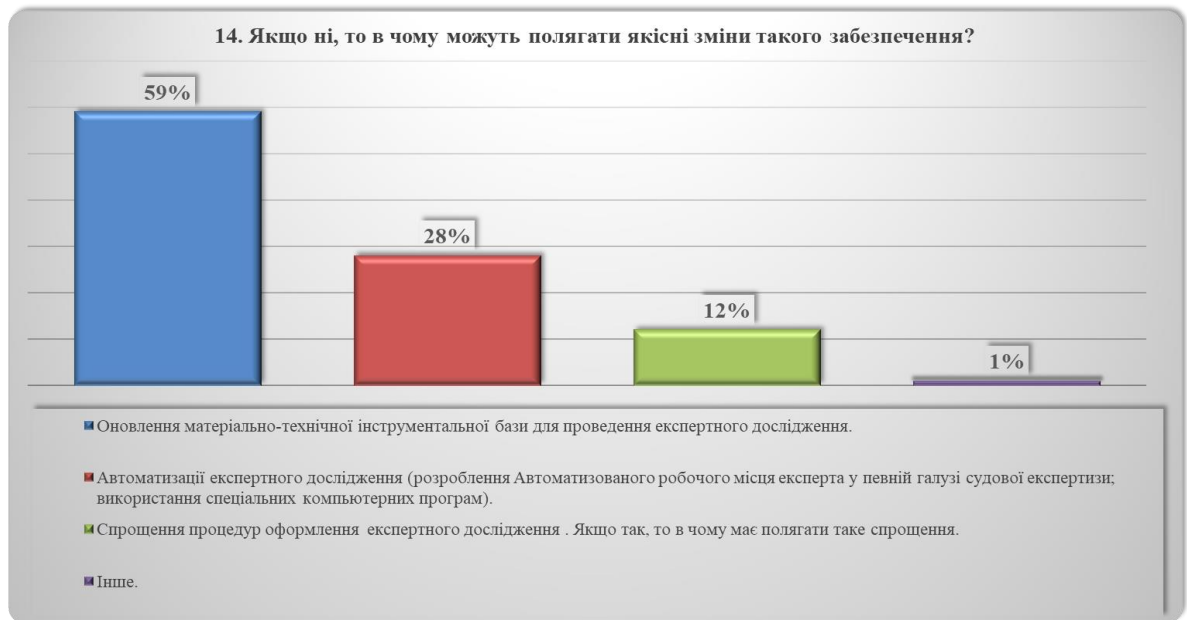


Рис. 1.26 Пропозиції щодо техніко-криміналістичного забезпечення експертної діяльності

Продовжимо розглядати проблемні питання експертного забезпечення правосуддя в Україні. У своїх публікаціях ми вже неодноразово підкреслювали недостатність методичного забезпечення судово-експертної діяльності загалом й дорожньо-технічної експертизи зокрема [97, 161–168, 288, 289]. Доведімо це відповідями респондентів на запитання: «Чи вважаєте Ви достатнім наявне методичне забезпечення експертних досліджень?», на яке 65 % анкетованих надали негативну відповідь, а 35 % вважають рівень методичного забезпечення достатнім (див. рис. 1.27). На жаль аналіз експертної практики демонструє велику кількість питань, що залишаються невирішеними за результатами проведення судових експертиз. Серед основних причин – відсутність методик проведення судових експертиз. Методика, на нашу думку, є тим важливим механізмом, без якого взагалі неможливо на високому науковому рівні провести будь-яке експертне дослідження. Методика є певним дороговказом

для судового експерта, коли він стикається як із складними питаннями, постановленими йому на вирішення, так і з типовими завданнями того чи іншого класу, роду, виду, підвиду судової експертизи.



Рис. 1.27 Достатність наявного методичного забезпечення експертних досліджень

Коментуючи результати цього опитування, можна дійти висновку про позитивне оцінювання судовими експертами методичного забезпечення судово-експертної діяльності лише на 35 %, чого явно не достатньо для належного рівня експертного забезпечення правосуддя в державі. Безумовно, науковці та судові експерти всіх спеціалізованих установ використовують у своїй роботі новітні технології досліджень. У той же час вони стикаються із проблемами дефіциту фахівців при впровадженні нових інструментів та методів. Це, наприклад, може бути пов'язане з дефіцитом фахівців вузького профілю, що володіють технологіями штучного інтелекту, відсутністю навичок роботи з високотехнологічним обладнанням та програмним забезпеченням. Щоб здолати ці труднощі, лабораторії провідних судово-експертних установ отримали акредитацію на відповідність вимогам міжнародних стандартів якості EN ISO/IEC 17020:2019 та EN IS/IEC 17025:2019. Гарантії високого рівня якості проведення експертиз та експертних досліджень підтверджено Атестатами про акредитацію на відповідність вимогам міжнародного стандарту ISO/IEC

17025:2019 та EN ISO/IEC 17020:2019, отриманими ННЦ ICE за 19 напрямками. Такий рівень якості дає змогу створити дієвий механізм, що забезпечує перехід на новий рівень судово-експертних технологій, сприяє ефективності розроблення науково-методичного забезпечення експертної діяльності.

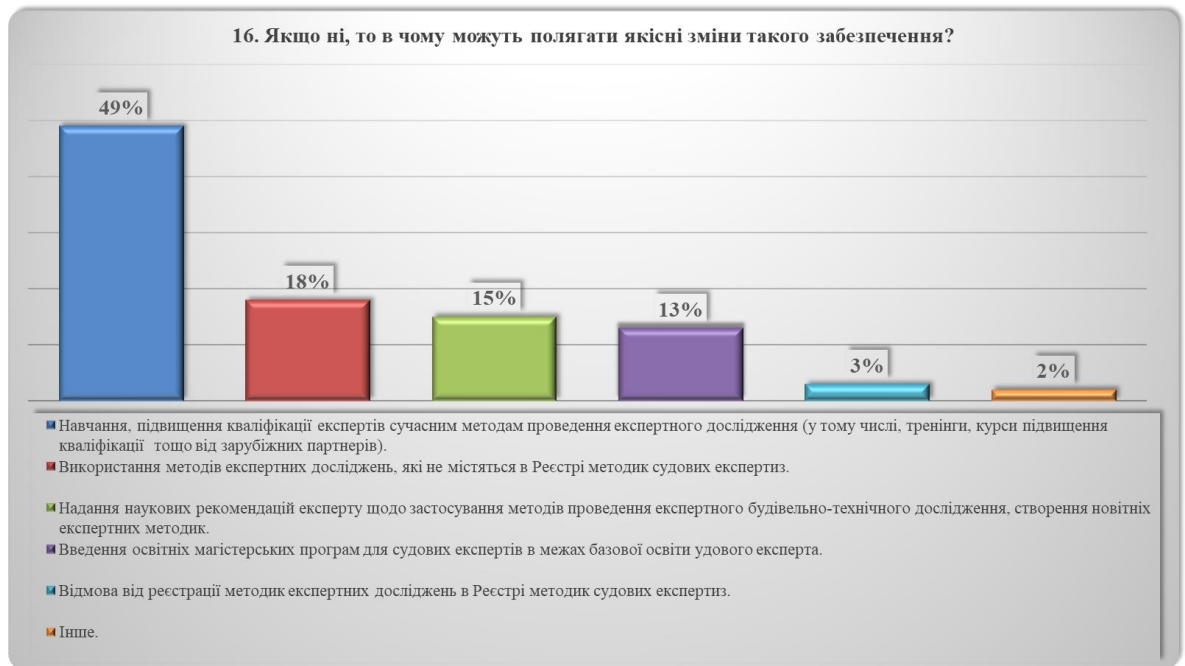


Рис.1.28 Пропозиції щодо якісних змін у методичному забезпеченні експертних досліджень

На рис. 1.28 унаочнено результати відповідей на питання: «У чому можуть полягати якісні зміни такого забезпечення?», на яке 49 % респондентів дали відповідь про такі заходи, як навчання, підвищення кваліфікації експертів із сучасних методів проведення експертних досліджень (зокрема тренінги, курси підвищення кваліфікації тощо, ініційовані іноземними партнерами); 18 % назвали використання методів експертних досліджень, яких не містить Реєстр методик проведення судових експертиз; 15 % вважають доцільним створення новітніх експертних методик і надання експертові наукових рекомендацій щодо застосування методів проведення експертного дослідження; 13 % запропонували започаткувати освітні магістерські програми для судових експертів у межах базової освіти; 3 % (із незрозумілих для нас причин) є прихильниками відмови від реєстрації методик судових експертиз, а 2 %

називають інше (створення централізованої інформаційної бази за всіма напрямками досліджень при відділі науково-методичного забезпечення Департаменту експертного забезпечення правосуддя Мін'юсту України для надання інформаційної допомоги експертам за їхніми запитами; розроблення алгоритмів досліджень за типовими питаннями (уважаємо, що ця пропозиція передбачає розроблення експертних методик); поновлення бібліотечного фонду літературою, якою послуговуються іноземні колеги (із забезпеченням перекладу) і/або створення електронної бібліотеки); створення при Реєстрі методик проведення судових експертиз повнотекстової інформаційної бази методик із доступом до неї всіх експертів (оскільки держателем цього Реєстру є Мін'юст України, такою інформаційною базою доречно опікуватися Департаменту експертного забезпечення правосуддя Мін'юсту); постійне навчання судових експертів за науковими й технічними напрямками, яке ми не вбачаємо тотожним підвищенню кваліфікації судових експертів).

Повертаючись до питань організації проведення комплексних судових експертиз, розгляньмо результати анкетування ще за двома питаннями. На перше з них («Чи стикалися Ви у своїй практиці з випадками, коли замість низки окремих експертиз за одним провадженням доцільнішим було б призначення комплексної судової експертизи?») 48 % дали стверджувальну відповідь, а 51 % респондентів відповіли, що всі ухвали (постанови), виконання експертиз за якими їм доручали, містили правильне визначення категорії судової експертизи (див. рис.1.29).

Розуміємо, що проблеми організації проведення комплексних судових експертиз насамперед пов'язані із правовою неврегульованістю цього питання в кримінальному процесуальному законодавстві України. Дійсно, серед норм КПК України ми не знайдемо правил щодо призначення та проведення комплексної судової експертизи. Безумовно, це негативно впливає на організацію проведення комплексних досліджень у формі судової експертизи. Не кращим чином правила проведення комплексних судових експертиз відображені й у ЦПК, ГПК та КАС України. Тобто можливість проведення їх

передбачена, але не точно врегульоване питання сутності таких досліджень, які неможливо провести без інтеграції спеціальних знань.

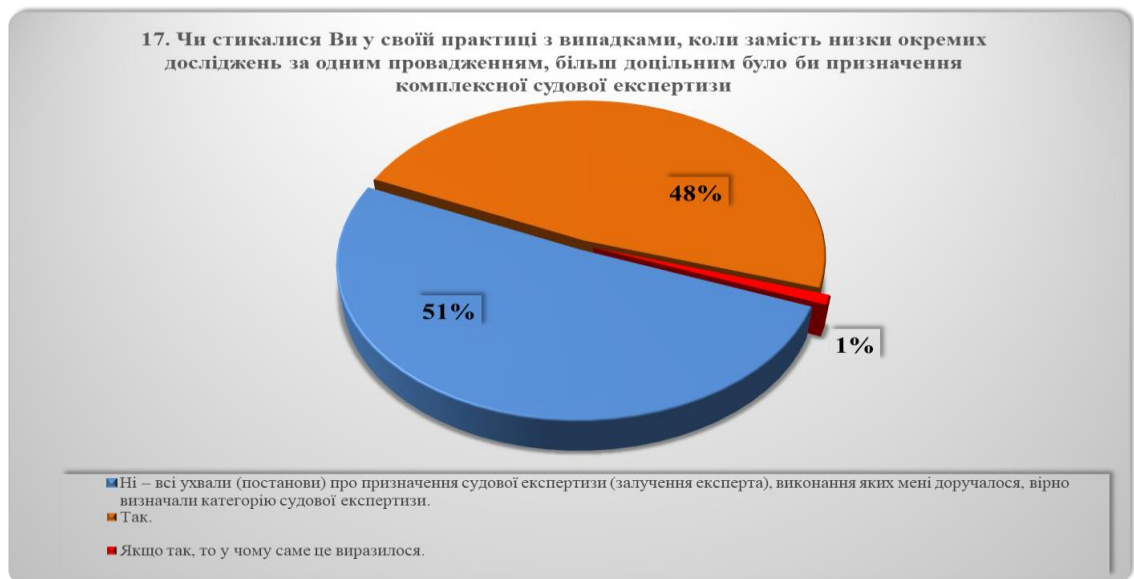


Рис. 1.29 Випадки доцільного призначення комплексної судової експертизи замість низки окремих експертиз за одним провадженням

Один відсоток респондентів назвав такі причини призначення замість комплексної судової експертизи низки окремих експертиз: неосвіченість або некомпетентність осіб, які призначають судову експертизу (залучають судового експерта); некоректно поставлені питання; неправильність визначення категорії судової експертизи. На нашу думку, всі наведені причини передбачають розроблення та запровадження в експертну практику нормативно-правового акта з питань призначення та проведення комплексних судових експертиз.

Останнє питання проведеного нами анкетування пов'язане з попереднім: «Чи може в кримінальному провадженні комплексну судову експертизу провести один судовий експерт (за наявності в нього двох або більше вищих освіт і, відповідно, двох або більше свідоцтв про отримання кваліфікації за різними експертними спеціальностями)?». На нього 80 % респондентів відповіли стверджувально, а 20 % – негативно (див. рис. 1.30).

Ми поділяємо думку більшості респондентів, оскільки КПК України взагалі не містить поняття комплексної експертизи (як, до речі, і комісійної, і

первинної, і додаткової або повторної), що зовсім не свідчить про неможливість призначення та проведення таких категорій експертиз у кримінальному провадженні. До того ж слідча, судова й експертна практика підтверджує активне використання цих категорій у кримінальному процесі. Отже, ми вважаємо необхідним запровадити в КПК України норму, яка передбачала б можливість призначення та проведення таких судових експертиз (зокрема проведення комплексної експертизи як комісією експертів, так і одним експертом, який має відповідні експертні спеціальності в тих галузях науки й техніки, знання яких потрібні для виконання експертного завдання). Алгоритми виконання таких завдань потрібно викласти в методиках проведення судових експертиз, що виконують функції спеціальних методів судової експертизи. Так, методика розрахунку розміру матеріальної шкоди, вартості відновлювального ремонту об'єкта дорожньої інфраструктури, пошкодженого внаслідок артобстрілу (бомбардування), є спеціальним методом, характерним для судової дорожньо-технічної експертизи. Поняття методики отримало нормативне визначення: його тлумачать як результат наукової роботи, що містить систему методів дослідження, які застосовує експерт у процесі послідовних дій з метою виконання певного експертного завдання [175].



Рис. 1.30 Можливість проведення комплексної судової експертизи одним судовим експертом (за наявності в нього двох або більше вищих освіт і, відповідно, двох або більше свідоцтв про надання кваліфікації за різними експертними спеціальностями)

Згідно з Порядком атестації та державної реєстрації методик проведення судових експертиз, атестації та державній реєстрації в обумовленому законодавством порядку підлягають методики проведення судових експертиз (окрім судово-медичних і судово-психіатричних) шляхом унесення їх до Реєстру методик проведення судових експертиз.

Окрім методик, до арсеналу пізнавальних засобів належать й інші джерела інформації, якими послуговується судовий експерт, – це нормативно-правові акти та нормативні документи (міжнародні, національні й галузеві стандарти, технічні умови, правила, норми, положення, інструкції, рекомендації, переліки, настановні документи Держспоживстандарту України), а також чинні республіканські стандарти колишньої УРСР і державні класифікатори, галузеві стандарти та технічні умови колишнього СРСР тощо. За потреби під час проведення експертиз також можна використовувати інформацію з науково-технічної та довідкової літератури, перелік якої затверджено наказом Мін'юсту України [190]. Варто також зважати на те, що вибір способу проведення судової експертизи є прерогативою експерта, який (окрім згаданих вище джерел інформації) може застосовувати й інші джерела, що належать до наукових або технічних знань певної галузі науки й техніки.

Отже, аналіз наукових і нормативно-правових джерел та результатів анкетування судових експертів дає змогу дійти викладених далі висновків.

На підставі проведених досліджень встановлено, що метод як важливий складник належить до структури методології судової експертизи. Науково обґрунтована методологія будь-якого процесу пізнання є тим наріжним каменем, що сприяє побудові алгоритму виконання завдання судової експертизи, а саме – створенню методики експертного дослідження та впровадженню її в експертну практику.

Серед інших методів судової експертизи, диференційованих на загальні, окремі та спеціальні, є метод анкетування як загальний метод пізнання: результати його застосування дали змогу виробити певні рекомендації з метою підвищення ефективності судово-експертної діяльності з організаційних

і загальнометодичних питань судової експертизи.

Прийоми та способи дослідження можна вважати певною конкретизацією методу пізнання. Експертна методика є сукупністю методів, прийомів і способів (засобів) виконання експертного завдання з одного боку, а з іншого – спеціальним методом судової експертизи.

Інтеграція знань на сучасному етапі розвитку судової експертизи, породжує активну дискусію навколо комплексних судово-експертних досліджень. До сьогодні дискусійними залишаються питання механізмів призначення та проведення комплексних судових експертиз і комплексів експертиз за одним кримінальним провадженням з причин неврегульованості цих питань на законодавчому рівні. Доцільним видається розроблення судових наук, формованих у судовій експертизі на базі інтегративних процесів.

Діяльність з підготовки експертних кадрів у закладах вищої освіти та наукових установах (зокрема судово-експертних) повинна мати виключно ліцензійний характер.

Запропоновано авторське визначення поняття «судова експертиза у кримінальному провадженні»: це дослідження судовим експертом матеріальних (матеріалізованих) об'єктів з метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду щодо з'ясування на підставі використання спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо фактичних даних і обставин кримінального провадження про певні об'єкти, явища та процеси, які відбувалися (використовувалися) під час підготовки, учинення, приховання або ліквідації наслідків кримінального правопорушення.

На сучасному етапі розвитку судової експертизи актуальним є розроблення методик комплексних судово-експертних досліджень за всіма можливими видами, а також створення окремого нормативно-правового акта з питань призначення й проведення комплексних судових експертиз.

Окрім необхідності вирішення проблем нормативно-правового регулювання судово-експертної діяльності, вдосконалення теоретичної

й методичної бази, матеріально-технічного забезпечення судової експертизи, гостро стоїть проблема незаконного впливу (тиску) на судового експерта з метою схилити його до надання завідомо неправдивого висновку або до відмови від виконання покладених на нього обов'язків. Мотивацією та впливовим чинником для запобігання правопорушенням у сфері судово-експертної діяльності є підвищення оплати праці, грошового та пенсійного забезпечення судового експерта, удосконалення норм його соціального захисту.

Висновки до розділу 1

1. На підставі наведеного вище аналізу науково обґрунтовано актуальність вивчення напрямів формування та розширення предмета експертного дорожньо-технічного дослідження з метою підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із будівництвом, ремонтом доріг і визначенням розміру збитків від руйнування дорожньої інфраструктури внаслідок воєнних дій та інших негативних чинників, що впливають на стан дорожньої інфраструктури.

2. Окреслено й науково обґрунтовано напрями формування полів предмета судової дорожньо-технічної експертизи. На підставі аналізу статистичних даних з експертної практики продемонстровано зростання кількості та складності виконаних дорожньо-технічних досліджень. З'ясовано генезис змін меж предмета судових дорожньо-технічних досліджень. Зосереджено увагу на тісному зв'язку предмета судово-експертного дослідження із завданнями, що підлягають розв'язанню у зв'язку з якісними змінами злочинності й викликами війни.

3. Доведено потребу в розробленні та впровадженні новітніх методик судово-експертного дослідження. Окреслено чинники, що позначаються на результатах експертних досліджень. Сформовано пропозиції, спрямовані

на більш ефективне використання спеціальних знань у забезпеченні розкриття й розслідування злочинів та поліпшення результатів роботи судових експертів у контексті розроблення науково-методичної бази для вдосконалення основної форми застосування спеціальних знань – судової експертизи.

4. До структури методології судової експертизи належить метод, як її важливий складник. Наріжним каменем будь-якого процесу пізнання є науково обґрунтована методологія, що сприяє побудові алгоритму виконання завдань судової експертизи, а саме – створенню методики експертного дослідження та впровадженню її в експертну практику. При розподілі методів судової експертизи на загальні, окремі та спеціальні, виокремлено метод анкетування як загальний метод пізнання, результати застосування якого дали змогу виробити певні рекомендації з метою підвищення рівня ефективності судово-експертної діяльності в організаційному та загальнометодичному аспектах. Певною конкретизацією методу пізнання є прийоми та способи дослідження, а експертна методика є сукупністю методів, прийомів і способів (засобів) виконання експертного завдання з одного боку, а з іншого – спеціальним методом судової експертизи.

5. Доведено, що за своєю сутністю метод дослідження є сукупністю прийомів, способів та операцій, спрямованих на пізнання об'єкта. У роботах представників зарубіжних наукових шкіл переважно проявляється тенденція, коли науковці не розмежовують методологію й методи дослідження. У вітчизняній науковій традиції методологію розглядають як учення про науковий метод пізнання або як систему наукових принципів, на основі яких базується дослідження та здійснюється обрання сукупності пізнавальних засобів, методів, прийомів дослідження. Інша важлива підстава для диференціації методів – розподіл за ступенем їхнього впливу на збереження об'єктів судової експертизи. Доведено, що міжнародна допомога сприяє прогресивному розвитку судової експертизи, водночас наголошено на необхідності внесення змін у законодавство для більш чіткого регулювання питань залучення іноземних судових експертів. Аналіз доцільності виконання

наукових тем методичного характеру в умовах воєнного стану або в умовах післявоєнного відновлення держави доводить актуальність виконання наукових тем саме у зв'язку з російською агресією проти України.

6. Інтегративні процеси, що відбуваються на сучасному етапі розвитку судової експертизи, збурюють активну дискусію навколо комплексних судово-експертних досліджень. Через складність і нормативно-правову неврегульованість положень про комплексні експертні дослідження до сьогодні дискусійними залишаються питання механізмів призначення та проведення комплексних судових експертиз і комплексів експертиз за одним кримінальним провадженням. Доцільним убачаємо також розроблення судових наук, що формуються на базі інтегративних процесів у судовій експертизі.

7. Обґрунтовано пропозиції на підтримку виключно ліцензійної діяльності з підготовки експертних кадрів як у закладах вищої освіти, так і на базі наукових установ (зокрема судово-експертних).

8. Запропоновано авторське визначення поняття «судова експертиза у кримінальному провадженні»: це дослідження судовим експертом матеріальних (матеріалізованих) об'єктів з метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду щодо з'ясування на підставі використання спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо фактичних даних і обставин кримінального провадження про певні об'єкти, явища та процеси, які відбувалися (використовувалися) під час підготовки, учинення та приховання кримінального правопорушення.

9. Безумовно доведено потребу в розробленні методик комплексних судово-експертних досліджень за всіма можливими видами й нормативно-правового акта з питань призначення та проведення комплексних судових експертиз.

10. Гострою проблемою для забезпечення належного рівня судово-експертної діяльності в нашій державі (окрім проблем нормативно-правового регулювання, необхідності вдосконалити теоретичну й методичну бази, матеріальне забезпечення судового експерта та збільшити фінансування

на поліпшення інструментальної бази) є незаконний вплив (тиск) на судового експерта з метою схилити його до надання завідомо неправдивого висновку або до відмови від виконання покладених на нього обов'язків.

11. Мотивацією та впливовим чинником для запобігання правопорушенням у сфері судово-експертної діяльності є підвищення оплати праці, грошового та пенсійного забезпечення судового експерта, удосконалення норм його соціального захисту.

Основні положення цього розділу відбито в публікаціях [97, 161, 164, 165, 168, 169, 170, 172].

РОЗДІЛ 2

ЗАГАЛЬНІ МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ СУДОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

2.1. Методичні підходи до визначення шкоди та збитків від пошкодження дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії РФ

Від 24 лютого 2022 року триває повномасштабне військове вторгнення Російської Федерації на територію України, унаслідок якого на значній частині території нашої країни відбуваються бойові зіткнення з російським агресором. Ворожі війська здійснюють ракетні удари, артилерійські обстріли й бомбардування міст та об'єктів критичної інфраструктури, зокрема дорожньої.

Станом на кінець червня 2024 року активні бойові дії тривають на території Луганської, Донецької, Харківської, Сумської, Запорізької, Миколаївської та Херсонської областей, до того ж частину територій цих областей українська влада не контролює. Унаслідок активних бойових дій зруйновано підприємства, житлові будинки й об'єкти інфраструктури, до яких, зокрема, належать автомобільні дороги населених пунктів, дороги загального користування та прилеглих територій, відомчі дороги [158].

Згідно зі звітом Київської школи економіки про прямі збитки інфраструктури від руйнувань унаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року, загальний обсяг прямих збитків щодо об'єктів транспортної інфраструктури в Україні становив \$36,8 млрд. За попередніми оцінками, загалом унаслідок бойових дій руйнувань зазнали 25,4 тис. км доріг і 344 мости й мостові переходи державного, місцевого або комунального значення (щодо мостів і доріг – дані Міністерства інфраструктури). Дані згаданого Міністерства з огляду стану доріг у деокупованих регіонах (Чернігівська, Київська, Сумська, Харківська області) підтверджують попередні

оцінки значних руйнувань доріг унаслідок проходження танків та іншої важкої військової техніки, що потребуватиме реконструкції чималої їх частини [95].

На підконтрольній Україні території, а також на деокупованих територіях ведуться активні роботи з відновлення елементів дорожньої інфраструктури міст і доріг загального користування. За даними Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України, у 2023 році відремонтовано 57 штучних споруд, зокрема: 21 (зруйнованих через військову агресію РФ проти України), 7 (у межах польського кредиту), 5 (у межах співпраці з МФО). Облаштовано 12 тимчасових мостів і понтонних переправ, зокрема: у Чернігівській області – 2, у Київській – 1, у Харківській – 4, у Сумській – 1, у Чернівецькій – 1, у Закарпатській – 1, у Дніпропетровській – 1, у Львівській – 1 [94].

Згідно з даними, оприлюдненими Офісом Генерального прокурора, на початок 2024 року в Єдиному реєстрі досудових розслідувань перебувають понад 100 000 кримінальних проваджень щодо порушень законів і звичаїв війни, тільки за 2023 рік у ньому зареєстровано 178 902 провадження, пов'язані з кримінальними правопорушеннями проти власності, зокрема заволодіння коштами, наданими на відновлення інфраструктури України, зруйнованої внаслідок бойових дій [186].

Така кількість кримінальних проваджень, пов'язаних із порушеннями законів і звичаїв війни, потребує призначення та проведення дорожньо-технічних досліджень, що можуть здійснити як атестовані судові експерти державних експертних установ, так і судові експерти, які не є співробітниками спеціалізованих державних установ.

В експертній практиці під час виконання цього виду досліджень судові експерти доволі часто стикаються з проблемою визначення методичного підходу до встановлення обсягів і розмірів шкоди та збитків, завданих унаслідок руйнувань дорожньої інфраструктури України через збройну агресію РФ. Саме тому проведення будівельно-технічних і дорожньо-технічних досліджень у таких умовах потребує нових алгоритмів та методик, нових

загальнометодичних підходів, що зумовлює актуальність цього дослідження.

Теоретичні й методичні положення судової будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертизи знайшли відображення в наукових працях вітчизняних дослідників. Наприклад, Д. Пучко розглянув питання класифікації будівельно-технічних експертиз, оцінювання їх результатів, розроблення інших теоретико-правових і загальнотеоретичних положень судової будівельно-технічної експертизи, зокрема дослідив проблемні питання судової будівельно-технічної експертизи, диференціював її види, а також запропонував можливі шляхи вдосконалення класифікації судових будівельно-технічних експертиз тощо [205–212].

А. Безуглий зі співавторами рекомендує визначати розмір шкоди за результатами інвентаризації, огляду / обстеження зруйнованих або пошкоджених автомобільних доріг, проведеного відповідно до законодавства та за підсумками суцільної інвентаризації. Величину шкоди обчислюють у натуральних одиницях (км, пог. м, од., шт. тощо), наприклад, протяжність зруйнованих або пошкоджених автомобільних доріг та їхніх складових, можливо, інших об'єктів транспортної інфраструктури [12].

Г. Башкіров [9] вважає, що визначення розмірів матеріальних збитків, спричинених обстрілами житлових будинків, потрібно здійснювати за допомогою таких методів:

- відтворення (складання кошторису на підставі Кошторисних норм України у будівництві [125] – Настанови з визначення вартості будівництва);
- заміщення (визначення розміру збитків, зважаючи на поточну вартість витрат на створення (придбання) нового об'єкта, подібного до об'єкта оцінки, який може бути йому рівноцінною заміною, наприклад, застосовуючи збірники укрупнених показників вартості відтворення функційних аналогів для оцінки будівель і споруд);
- визначення ринкової вартості об'єктів, які або цілком зруйновані, або не підлягають відновленню (відсутні технічна можливість і доцільність їх відновити), а також знищеної дохідної нерухомості (торгової, складської,

промислової, офісної та ін.) станом на початок війни (23.02.2022).

Проте він зазначає, що Порядком визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 20.03.2022 р. № 326 [176] (за можливості й у разі значних і прихованих пошкоджень), передбачено визначення шкоди та збитків у грошовій формі відповідно до методики, затвердженої наказом Мінекономіки, якої на той час іще не існувало. Зауважимо, що станом на сьогодні Методику визначення шкоди та збитків, завданих об'єктам енергетичної інфраструктури України внаслідок збройної агресії Російської Федерації затверджено наказом Міненергетики та Фонду держмайна України [142].

А. Вознюк і М. Грига у статті щодо методологічного підходу до визначення розміру шкоди та збитків від пошкодження й руйнування будівель, споруд та інших об'єктів інфраструктури внаслідок збройної агресії РФ дійшли такого висновку: експертний супровід визначення розміру шкоди і збитків від пошкодження й руйнування житлових, нежитлових будівель та інфраструктури внаслідок збройної агресії РФ є вкрай важливим для реалізації механізмів, спрямованих на відшкодування (компенсацію) завданих збитків, зокрема за рахунок країни-агресорки. Необхідністю визначити, окрім обсягів завданих збитків, причиново-наслідковий зв'язок між збитками й агресивними військовими діями РФ, зумовлено пріоритетність проведення в такому разі комплексних експертних досліджень із залученням фахівців різних галузей [22].

Зауважимо, що автор цієї дисертаційної роботи також видав низку публікацій щодо особливостей дорожньо-технічних досліджень, де розглянув питання їх розвитку та сучасного стану, аспекти розширення меж предмета дорожньо-технічної експертизи в умовах війни й відновлення України в повоєнний період, а також проблеми методичного забезпечення судової дорожньо-технічної експертизи [162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 171].

Тож у цьому підрозділі маємо визначити сутність, зміст,

загальнометодичні підходи до встановлення обсягів і розмірів шкоди та збитків, завданих у результаті руйнувань дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії РФ.

Для досягнення поставленої мети застосовано такі загальні методи наукового пізнання, як спостереження, порівняння, абстрагування, аналіз, синтез, моделювання тощо, а також окремі (інструментальні) і спеціальні методи судової експертизи (функції останніх виконують методики судово-експертних досліджень).

Через тривалу військову агресію з боку РФ і, відповідно, руйнацію об'єктів дорожньої інфраструктури України постає нагальна потреба у застосуванні єдиного підходу до визначення шкоди та збитків, завданих Україні, з метою подальшого відшкодування збитків власникам, зокрема, за рахунок країни-агресорки.

Розглянемо термінологію аналізованого виду досліджень. Національним класифікатором України НК 018:2023 передбачено таку класифікацію будівель і споруд:

«Споруди – структури, пов'язані із землею, які створені з будівельних матеріалів і комплектуючих та/або для яких виконуються будівельні роботи. У цьому відношенні підготовка ґрунту, посадка або посів тощо для сільськогосподарських цілей не вважаються спорудами.

Будівлі – це криті споруди, які можуть використовуватися окремо, побудовані для постійних цілей, які утворюють наземні або підземні приміщення, призначені для проживання або перебування людей, розміщення устаткування, тварин, рослин, а також предметів. <...>

Інженерні споруди – усі споруди, що не належать до будівель, у тому числі лінійні об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури та споруди на них» [189].

Відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги» «автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів» [183].

Отже, автомобільні дороги складають дорожню інфраструктуру України, а об'єкти дорожньої інфраструктури є, відповідно, об'єктами дорожньо-технічної експертизи.

Порядком визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації, виданим Кабміном України на початку повномасштабного вторгнення, передбачено таке:

«15) втрати інфраструктури транспорту, інфраструктури (зокрема фізичної) електронних комунікаційних мереж – напрям, що включає зруйновані або пошкоджені автомобільні дороги, залізничні шляхи, аеродроми та аеродромні об'єкти, об'єкти портової інфраструктури, гідротехнічні споруди, судна морського та внутрішнього водного транспорту, об'єкти поштового зв'язку, інфраструктуру (зокрема фізичну) електронних комунікаційних мереж та інші об'єкти транспортної інфраструктури, електронних комунікацій та зв'язку.

Основні показники, які оцінюються:

- протяжність втрачених, знищених або пошкоджених автомобільних доріг (зокрема відомчих (технологічних) та їх складових; <...>
- втрачені, знищені або пошкоджені об'єкти транспортної інфраструктури <...>» [176].

Відповідальним за визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії РФ, є Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) [176].

2023 року Мінінфраструктури наказом від 24.03.2024 р. № 182 затвердило Методику визначення шкоди та збитків, завданих інфраструктурі транспорту, інфраструктурі електронних комунікаційних мереж та об'єктів поштового зв'язку внаслідок збройної агресії Російської Федерації (далі – Методика) [141], розроблену для проведення органами державної влади або органами місцевого самоврядування аналітичної оцінки шкоди та збитків, завданих, зокрема, об'єктам дорожньої інфраструктури. Для такої аналітичної оцінки можна залучати фахівців, підприємства, установи й організації будь-якої форми

власності. Підприємства, установи й організації мають право оцінювати шкоду та збитки самостійно на підставі Загальних засад оцінки збитків, завданих майну та майновим правам внаслідок збройної агресії Російської Федерації [176].

Передбачено порядок обчислення шкоди та збитків, завданих у результаті пошкоджень дорожньої інфраструктури внаслідок збройної агресії Російської Федерації, починаючи з 19.02.2014 року, тобто від початку антитерористичної операції проти країни-агресора. На підставі керівних принципів Світового банку визначено механізм оцінювання (визначення розміру) прямих і непрямих збитків та вартості відновлення.

«Дія цієї Методики не поширюється на:

- розміщені на території підприємств об'єкти транспорту, що призначені для здійснення технологічних перевезень тільки на території підприємств відповідно до статті 2 Закону України “Про транспорт” [199];

- проведення стандартизованої, незалежної оцінки збитків та судової експертизи, спричинених руйнуванням та пошкодженням об'єктів інфраструктури транспорту внаслідок збройної агресії РФ.

Проведення незалежної оцінки або судової експертизи (експертного дослідження) реальних збитків, упущеної вигоди та оцінки потреб у відновленні здійснюються відповідно до Законів України “Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні” [197] та “Про судову експертизу” [198]» [142].

На підставі інформації, яку надає Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України, обласні державні адміністрації, військові адміністрації, органи державної влади, державні підприємства, органи місцевого самоврядування, підприємства житлово-комунального господарства будь-якої форми власності, виконують аналітичну оцінку розміру збитків щодо пошкоджених і знищених об'єктів дорожньої інфраструктури.

Розрахунок розміру шкоди, завданої дорожній інфраструктурі, проводять щодо двох груп об'єктів: 1) автомобільних доріг загального користування,

вулиць і доріг міст та інших населених пунктів, відомчих (технологічних) автомобільних доріг, автомобільних доріг на приватних територіях; 2) мостів на автомобільних дорогах загального користування, мостів на вулицях міст та інших населених пунктів, мостів на відомчих (технологічних) автомобільних дорогах, мостів на автомобільних дорогах приватних територій.

Згадана вище Методика не стосується проведення судової експертизи, відповідно, матеріальну шкоду та збитки, завдані внаслідок пошкоджень інфраструктури транспорту, спричинених збройною агресією російської Федерації, під час проведення судової експертизи визначають згідно з вимогами Закону України «Про судову експертизу» і наявних методик, які усталено застосовують на практиці під час проведення судових будівельно-технічних і дорожньо-технічних експертиз, тобто за допомогою методик, які розроблено в мирний час і які не враховують руйнацій під час ведення бойових дій.

Розміри матеріальної шкоди в межах проведення судової будівельно-технічної експертизи судові експерти обчислюють відповідно до завдань (питань) експертної спеціальності 10.6 «Дослідження об'єктів нерухомості, будівельних матеріалів, конструкцій та відповідних документів», зазначених у Науково-методичних рекомендаціях з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень (далі – *НМР*):

«Які пошкодження об'єкта (будівлі, квартири, приміщення, оздоблення тощо) виникли внаслідок залиття, пожежі, стихійного лиха, механічного впливу, просідання ґрунту на підроблюваних територіях тощо?

Яка технічна причина пошкоджень та руйнувань об'єкта нерухомого майна (елементів, конструкцій, інженерних мереж тощо)?

Яка вартість ремонтно-будівельних робіт, проведення яких необхідне для усунення пошкоджень унаслідок залиття, пожежі, стихійного лиха, механічного впливу, просідання ґрунту тощо?

Який розмір завданої матеріальної шкоди об'єкту (будівлі, квартирі, приміщенню, оздобленню тощо) унаслідок його залиття, пожежі, стихійного

лиха, механічного впливу, просідання ґрунту тощо?» [155].

Отже, під час виконання судової будівельно-технічної експертизи не передбачено розв'язання питань із досліджень об'єкта дорожньої інфраструктури, пошкодженого внаслідок дій країни-агресорки (артобстрілів, авіабомбардувань і ракетних ударів). Саме тому постає нагальна потреба у визначенні розмірів матеріальної шкоди, завданої власникові об'єкта інфраструктури (автомобільної дороги, шляхового господарства, інженерних споруд тощо) під час ведення бойових дій. Оскільки згадувані об'єкти належать до особливої категорії дорожньої інфраструктури, вважаємо, що розв'язання питань має відбуватися в межах: 1) дорожньо-технічної експертизи, 2) за потреби – комплексної дорожньо-технічної та будівельно-технічної експертизи.

Для реалізації першого варіанта гл. 4 розд. II «Інженерно-технічні експертизи» НМР потребує викладення її в такій редакції:

«4. Експертиза стану доріг і дорожніх умов

4.1. Основними завданнями цієї експертизи є: визначення відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних і технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам; визначення відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху; визначення технічного стану дорожньої інфраструктури, причин пошкоджень і руйнувань об'єктів та їхніх елементів; визначення вартості робіт на об'єктах дорожньої інфраструктури, пов'язаних із відновленням, переобладнанням, усуненням наслідків стихійного лиха, механічного й іншого негативного впливу (авіабомбардувань, артилерійських обстрілів, ракетних ударів тощо); визначення розміру матеріальної шкоди та збитків, завданих власникам об'єктів дорожньої інфраструктури.

4.2. Орієнтовний перелік розв'язуваних питань щодо стану доріг і дорожніх умов у місцях ДТП:

Чи відповідали фактичні техніко-експлуатаційні показники (рівність, коефіцієнти зчеплення та шорсткості тощо) автомобільної дороги вимогам

безпеки дорожнього руху?

Чи відповідали роботи з проведення ремонту, експлуатації та утримання доріг вимогам безпеки дорожнього руху?

Чи перебували дорожні умови, що не відповідали вимогам нормативних документів, у причиново-наслідковому зв'язку з подією ДТП?

Чи забезпечує організація дорожнього руху на досліджуваній ділянці дороги безпеку дорожнього руху?

Чи відповідали геометричні параметри автомобільної дороги вимогам нормативної документації?

4.3. Орієнтовний перелік розв'язуваних питань щодо стану доріг і дорожніх умов унаслідок пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури:

Які пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури виникли внаслідок авіабомбардування, артилерійського обстрілу, ракетного удару, стихійного лиха, механічного і/або іншого негативного впливу, просідання ґрунту на підроблюваних територіях тощо?

Якою є технічна причина пошкоджень і руйнувань об'єкта дорожньої інфраструктури внаслідок авіабомбардування, артилерійського обстрілу, ракетного удару, стихійного лиха, механічного і/або іншого негативного впливу, просідання ґрунту на підроблюваних територіях тощо?

Якою є вартість ремонтно-будівельних робіт, проведення яких необхідне для усунення руйнувань об'єкта дорожньої інфраструктури внаслідок авіабомбардування, артилерійського обстрілу, ракетного удару, стихійного лиха, механічного і/або іншого негативного впливу, просідання ґрунту на підроблюваних територіях тощо?

Яким є розмір завданої матеріальної шкоди (збитків власникові) через пошкодження (руйнування) об'єкта дорожньої інфраструктури внаслідок авіабомбардування, артилерійського обстрілу, ракетного удару, стихійного лиха, механічного і/або іншого негативного впливу, просідання ґрунту на підроблюваних територіях тощо?».

До того ж, у межах цієї експертизи можна розв'язати питання

з визначення вартості проведення ремонтних робіт з відновлення автомобільних доріг, мостів тощо або вартості побудови нового об'єкта за заданими параметрами, тобто складання кошторису, або обчислення поточної вартості витрат на створення (придбання) нового об'єкта.

Під час складання кошторису для автомобільних доріг загального користування варто зважати на те, що «кошторисна вартість об'єкта дорожніх робіт та послуг містить вартість робіт (послуг), вартість обладнання, що монтується, та інших витрат.

До дорожніх робіт відносяться нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування.

До дорожніх послуг відносяться поточний, поточний середній ремонт та експлуатаційне утримання автомобільних доріг загального користування» [140].

Питання визначення вартості ремонтних робіт з відновлення автомобільних доріг, мостів тощо, пошкоджених унаслідок збройної агресії РФ, або вартості побудови нового об'єкта за заданими параметрами можна розв'язати як під час проведення ремонтних робіт (коли роботи з виконання нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування вже розпочато або навіть завершено), так і до моменту початку виконання відновлювальних робіт на етапі складання кошторисної документації інвестора на виконання робіт або за її наявності.

Під час розв'язання питання з визначення вартості ремонтних робіт з відновлення автомобільних доріг, мостів тощо (коли роботи з виконання нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування вже розпочато або навіть завершено) судовий експерт проводить експертне дослідження за такою схемою:

- ознайомлення з проєктною документацією, робочими й виконавчими кресленнями та іншими джерелами інформації;

- візуальний огляд будівельного об'єкта і його конструкцій, фотографування, визначення відповідності об'єкта проєкту. Візуальне обстеження проводять з метою збирання остаточних, максимально достовірних відомостей про виконані на об'єкті види будівельних (ремонтних) робіт і фактично застосовані для виконання таких робіт будівельні конструкції, матеріали, вироби;

- аналізування результатів обстеження, зіставлення їх із проєктною та виконавчою документацією, складання висновків про відповідність звітній документації робіт, фактично виконаних на будівництві [133].

Розмір матеріальної шкоди та збитків (вартість ремонтно-відновлювальних робіт) визначають методом складання кошторису за Кошторисними нормами України у будівництві [125] або Методикою визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування [140], а також за ресурсними елементними кошторисними нормами.

За наявності кошторисної документації інвестора на будівництво, коли фактично ще не почали виконувати роботи, судовий експерт може провести дослідження з визначення відповідності вартості робіт, зазначених у проєктно-кошторисній документації на будівництво й ремонт автомобільної дороги (ділянки автомобільної дороги), вартості, передбаченій нормативними актами в галузі будівництва [125]. Тобто можна визначити відповідність вартості робіт запланованого будівництва автомобільної дороги (її ділянки) нормативним актам у галузі будівництва.

Судову будівельно-технічну (дорожньо-технічну) або комплексну експертизу можна призначити на стадії, коли на ремонт або будівництво автомобільної дороги та транспортних споруд ще не складено кошторисної документації інвестора, тобто не визначено обсягів робіт і не складено дефектного акта за об'єктом будівництва.

У такому разі для визначення кошторисної вартості будівництва

послугуються обсягами будівельних робіт. Це вихідні дані для визначення кошторисної вартості об'єкта будівництва. Від точності визначення обсягу робіт залежить точність визначення кошторисної вартості будівництва. Тобто експерт має самостійно або із залученням відповідних спеціалістів провести огляд зруйнованої автомобільної дороги (транспортної споруди), експертне обстеження та визначити обсяг будівельних робіт.

Обстеження будівельних об'єктів з метою визначити обсяги необхідних будівельних або ремонтно-будівельних робіт потрібно здійснювати відповідно до вимог Методики встановлення фактичних обсягів та вартості виконаних будівельних робіт за звітною документацією [133]. Під час проведення обстеження необхідно оглянути, виконати необхідні заміри, провести опис і фотографування.

Обчислювати обсяг робіт потрібно в певній послідовності. Доцільно визначення обсягу робіт починати з підготовчих робіт, а далі – за конструктивними елементами й видами робіт так, щоб застосувати результати раніше виконаних підрахунків на подальших етапах.

Складність проведення обстеження полягає в тому, що зазвичай зруйновані ділянки автомобільних доріг розташовані або в зоні, де тривають активні бойові дії, або на деокупованих територіях з усіма негативними наслідками повномасштабного вторгнення РФ. За таких обставин на місці проведення експертного огляду можуть перебувати вибухонебезпечні об'єкти, що може призвести до неповного фіксування пошкоджень елементів автомобільних доріг і транспортних споруд. Загалом під час дослідження важливо визначити точну причину пошкоджень, що можливо тільки із залученням фахівців у галузі вибухотехніки (спеціальність 5.2 «Дослідження вибухових пристроїв, слідів та обставин вибуху»), які мають:

- 1) провести виміри геометричних розмірів вирви (ширина, довжина та глибина) за допомогою рулетки;
- 2) визначити координати центру вирви;
- 3) визначити азимут прильоту за формою вирви;

4) провести знімання вирви з БпЛА;

5) вилучити уламки засобу ураження з вирви й викласти їх разом із масштабом на підкладку;

6) обстежити прилеглу місцевість, зафіксувати координати уламків, що дають змогу ідентифікувати засіб ураження, вилучити їх і викласти на підкладку;

а після завершення цих робіт:

7) заповнити схему розташування уламків засобу ураження на місцевості;

8) заповнити таблицю координат вирви й уламків;

9) підготувати звіт про дослідження району вирви.

Остаточна мета експерта-вибухотехніка – визначити причину пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури. Після проведення вибухотехнічних досліджень експертом у галузі дорожньо-технічних досліджень, зважаючи на здобуті вихідні дані про стан об'єкта дослідження, можна визначити один з видів ремонту або експлуатаційного утримання. Відповідно до ДСТУ 8747:2017 [77] (до 2022 року – [78]) існує два види ремонту: капітальний і поточний.

За видом ремонту визначають перелік необхідних робіт. Вид ремонту, склад і обсяг робіт із капітального й поточного ремонтів для кожної ділянки дороги, окремої дорожньої споруди або елемента автомобільної дороги визначають на підставі результатів діагностування й оцінювання їхнього фактичного стану, інженерних досліджень, випробувань і обстежень, зафіксованих в актах дефектів або інших документах з урахуванням міжремонтних строків експлуатації дорожнього одягу (покриття) автомобільних доріг згідно з додатком Б ДСТУ 8747:2017 [77] та інших будівельних норм (нормативних документів).

Роботи з експлуатаційного утримання містять обстеження (огляд) автомобільної дороги та смуги відведення для вчасного виявлення й усунення пошкоджень, забезпечення роботи елементів автомобільної дороги в різні пори року, утримання їх в експлуатаційному стані згідно з ДСТУ 8747:2017, роботи

з інженерно-технічного забезпечення та аварійні роботи [77].

Систему ціноутворення під час визначення вартості дорожніх робіт і послуг становлять правила визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування згідно з Методикою визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування [140], а також згідно з іншими методиками визначення вартості дорожніх робіт і послуг, галузевих розрахунків витрат ресурсів, розрахунків витрат ресурсів підприємств, індивідуальних розрахунків витрат ресурсів.

У системі ціноутворення під час визначення вартості дорожніх робіт і послуг використовують бази даних об'єктів-аналогів, бази даних цін, укрупнені показники вартості.

Поточні ціни на матеріальні ресурси приймають на підставі аналізування цін за обґрунтованою ціною, яка не може перевищувати середню ціну матеріальних ресурсів, що склалася на момент обчислення розміру шкоди.

Визначати вартість матеріальних ресурсів, експлуатації дорожніх машин і механізмів, розмір заробітної плати можна згідно з базами даних, які формує Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури» [67]. Перевага застосування таких цін полягає в тому, що їх визначено окремо за кожним місяцем і роком, за кожною областю, а також визначено мінімальне, середнє й максимальне значення цін. Поточні ціни на матеріальні ресурси приймають на рівні середніх цін у регіоні (області), які склалися на момент розроблення проєктної документації та які визначено на підставі бази даних цін або проведеного аналізування ринкових цін (із посиланням на джерела даних про ціни).

Завершальний етап визначення матеріальної шкоди – складання кошторисної документації інвестора, де зведений кошторисний розрахунок вартості будівництва є вартісним показником визначення розміру шкоди, який складають на підставі зведених кошторисних розрахунків вартості об'єкта

будівництва, об'єктних кошторисів, локальних кошторисів, відомості ресурсів до локальних кошторисів, відомості ресурсів до об'єктних кошторисів, відомості ресурсів до зведених кошторисних розрахунків вартості об'єкта будівництва, кошторисних розрахунків.

Аналізуючи пошкодження автомобільних доріг і транспортних споруд, які виникли внаслідок збройної агресії РФ, можна констатувати, що шкоди від артобстрілів, бомбардувань та ракетних ударів зазнають не тільки через руйнування складових автомобільної дороги та транспортних споруд, які спричиняють вибухи під час обстрілів. Зниження техніко-експлуатаційних властивостей автомобільної дороги і споруд відбувається також унаслідок пересування автомобільними дорогами важкої колісної та гусеничної військової техніки.

Визначення стану техніко-експлуатаційних показників автомобільної дороги здійснюють у межах експертної спеціальності 10.16 «Дорожньо-технічні дослідження», при цьому розв'язують питання: «Чи відповідали фактичні техніко-експлуатаційні показники (рівність, коефіцієнти зчеплення та шорсткості тощо) автомобільної дороги вимогам безпеки дорожнього руху?» [155].

Згідно з п/п. 5.1.1 ДСТУ 3587:2022 [73] автомобільні дороги, залізничні та трамвайні переїзди мають відповідати рівню вимог до експлуатаційного стану їхніх складових і убезпечувати учасників дорожнього руху, а також транспортні засоби під час їхнього руху з дозволеною швидкістю. Після визначення техніко-експлуатаційного стану автомобільної дороги можна дійти висновку про її безпечну експлуатацію в межах дозволеної швидкості.

Залежно від ступеня зниження техніко-експлуатаційних характеристик можна визначити вид ремонту, обсяг необхідних робіт і, склавши кошторисну документацію інвестора, обчислити вартість виконання необхідних будівельних робіт з відновлення техніко-експлуатаційних показників автомобільної дороги для безпечних умов дорожнього руху, відповідно, визначити розмір матеріального збитку від руйнування об'єкта дорожньої інфраструктури

(вартість ремонтно-відновлювальних робіт).

На підставі дослідження сучасного стану методичних підходів до визначення обсягів і розмірів шкоди та збитків, завданих через руйнування дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії РФ, можна констатувати таке: до сьогодні не існує єдиного підходу до визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків). В експертній практиці проведення судових будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень немає методик, які б узагальнювали алгоритм виконання досліджень із визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків), яких власники інфраструктурних об'єктів України зазнали внаслідок збройної агресії РФ.

Під час проведення досліджень із питань визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт та розмірів шкоди (збитків), завданих унаслідок пошкоджень дорожньої інфраструктури України через збройну агресію РФ, судовий експерт підлаштовує наявні методики дослідження цього питання до реалій сьогодення, а саме – наслідків військової агресії з боку РФ.

Станом на сьогодні існує нагальна потреба у вдосконаленні наявного підходу до визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків) з урахуванням руйнування дорожньої інфраструктури України внаслідок ведення активних бойових дій ворогом.

Отже, для вирішення питань щодо розміру шкоди (збитків) у результаті руйнувань об'єктів дорожньої інфраструктури внаслідок авіабомбардувань, ракетних ударів та артилерійських обстрілів російського агресора важливо: по-перше, встановити причину руйнувань (пошкоджень), що належить до компетенції експерта-вибухотехніка; по-друге, вирішити питання розміру шкоди (збитків), що є завданням судових експертів у галузях будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертизи. Сформована на підставі інтегрування знань у галузях вибухотехніки (для визначення причин руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури), дорожньо-технічної та будівельно-технічної судової експертизи (залежно від пошкоджених елементів

об'єкта дорожньої інфраструктури) методика матиме комплексний характер. Ця комплексність може проявлятися як у формі комплексної судової експертизи, так і у формі комплексу вказаних судових експертиз.

2.2. Межі спеціальних знань та алгоритм дій судового експерта-вибухотехніка на місці події (пошкодження (руйнування) полотна автодороги та інших об'єктів дорожньої інфраструктури) з метою визначення механізму та причини руйнувань

Важливим етапом проведення експертного дослідження пошкодженого (зруйнованого) об'єкта дорожньої інфраструктури є його огляд експертом-вибухотехніком з метою визначення механізму, причин руйнувань та експертами в галузі дорожньо-технічної та будівельно-технічної експертиз для визначення розміру шкоди (збитків) у результаті руйнувань. Доцільно огляд об'єкта дорожньої інфраструктури з метою вирішення вказаних завдань проводити у складі комісії експертів (у галузях вибухотехніки, дорожньо-технічної та будівельно-технічної). При цьому слід урахувувати, що кожний із них буде досліджувати об'єкт дорожньої інфраструктури виключно в межах своєї спеціалізації, для того щоб у подальшому відобразити результати натурного огляду в дослідницькій частині висновку. У цьому підрозділі дисертаційної роботи подано основні положення щодо меж спеціальних знань та алгоритму дій судового експерта-вибухотехніка.

Оскільки основним питанням для визначення збитків від дій агресора є встановлення причини пошкоджень (руйнувань), то важливо встановити, яким видом боєприпасів спричинені ті чи інші пошкодження об'єктів дорожньої інфраструктури. Як зауважувалося вище, вирішення цього завдання належить до компетенції експерта в галузі вибухотехнічної експертизи. Судова вибухотехнічна експертиза – вид криміналістичної експертизи, предметом якої є фактичні дані (обставини), пов'язані з визначенням групової належності та

єдиного джерела походження вибухових пристроїв у повному вигляді або їх фрагментів (уламків), елементів вибухових пристроїв, стану й властивостей вибухових пристроїв, обставин вибуху, які встановлюють на основі спеціальних знань у галузі криміналістичної вибухотехніки з питань, поставлених на вирішення експертизи [128, с. 3]. Під час підготовки цього підрозділу дисертаційної роботи використано спеціальні джерела в галузі криміналістичної вибухотехніки, озброєнь та військової техніки [4, 24, 33, 65, 70, 98, 101, 102, 107, 108, 124, 126, 128, 144–147, 150, 157, 178–182, 187, 194, 249, 261, 274–278, 292, 294 тощо], а також матеріали експертної практики Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» та інших судово-експертних установ України.

Аналіз інформації щодо засобів ураження та озброєння, яку було отримано в ході фіксації слідів злочинів РФ фахівцями експертних установ Міністерства юстиції України, у тому числі й судовими експертами Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», свідчить що для ураження об'єктів інфраструктури збройні сили РФ здійснюють артилерійські обстріли та наносять ракетні й авіаційні удари, у ході яких застосовуються досить різноманітний арсенал бойових припасів. Найбільші руйнування є наслідком масованих ракетних ударів із застосуванням ракет різних «класів» та типів базування, а також комбінованих атак із застосуванням ракет та безпілотних літальних апаратів.

До категорії боєприпасів, які використовуються різними видами систем військового озброєння, а також такими носіями засобів ураження, як літаки, вертольоти, безпілотні ударні комплекси, належать: артилерійські снаряди та заряди роздільного спорядження, унітарні артилерійські постріли різних калібрів, мінометні міни, авіаційні бомби та бойові частини ракет різних класів. Усі вони споряджаються зарядами вибухової речовини і призначені для ураження живої сили або руйнування різноманітних об'єктів [128]. Масоване застосування означених боєприпасів та інших видів засобів ураження (ракет, безпілотних літальних апаратів) завдає значної шкоди об'єктам житлової та

критичної інфраструктури (у тому числі – дорожньої).

Ведення бойових дій різного ступеня інтенсивності завжди супроводжується нанесенням ударів по об'єктах критичної інфраструктури з метою перешкоджання безперервного забезпечення людськими і матеріальними ресурсами. Одними з таких об'єктів є шляхопроводи, транспортні розв'язки, автомагістралі, шосейні дороги, мости, віадуки, гідропоруди з транспортними комунікаціями тощо.

Для автомагістралей та шосейних доріг критичним є пошкодження їхнього дорожнього покриття. Залежно від ступеня та об'єму завданих пошкоджень суттєво залежать строки проведення їх ремонтних робіт і відновлення функціонування логістичних ланцюжків. Ураження цих об'єктів зазвичай супроводжується значними пошкодженнями і руйнаціями, ступінь яких суттєво залежить від застосованого засобу ураження або бойових припасів. У свою чергу, це залежить від зони розташування транспортних комунікацій відносно вогневих позицій супротивника та тактико-технічних характеристик систем озброєння, які можуть бути застосовані для вогневого контролю над ними. Далі узагальнено відкриту інформацію щодо засобів ураження (типів озброєнь) та боєприпасів за джерелами спеціальної літератури та нормативної бази й іншої інформації з інтернету [див., наприклад, 4, 24, 33, 65, 70, 98, 101, 102, 107, 108, 124, 126, 128, 143–147, 150, 157, 178–182, 187, 194, 249, 261, 274–278, 292, 294 тощо].

Дальність стрільби та потужність систем озброєння є основним чинником для диференціації зон ураження. Умовно їх можна поділити на три основні: ближня, середня і дальня.

Границі ближньої зони можливо обмежити дальністю стрільби артилерійських системи калібру до 203 мм (артилерійські системи 2С7 «Піон» та 2С7М «Малка», залежно від виду снаряда та заряду дальність стрільби осколково-фугасним снарядом 3ОФ-43 (маса вибухової речовини 17,8 кг) становить 25,4...37,4 км, а при стрільбі активно-реактивним снарядом 3ОФ-44 (маса вибухової речовини 13,32 кг) максимальна дальність стрільби

становить 47,5 км).

У ближній зоні основними засобами ураження є артилерійські системи калібру від 82 мм до 240 мм:

- міномети калібру 82 мм, 107 мм, 120 мм, 160 мм, 240 мм та самохідний міномет 2С4 «Тюльпан» калібру 240 мм (максимальна дальність стрільби до 19,8 км);

- артилерійські системи (гармати, гаубиці, самохідні гаубиці) калібру від 100 мм до 203 мм (100 мм, 122 мм, 125 мм, 152 мм та 203 мм);

- реактивні системи залпового вогню калібру 122 мм (бойові машини БМ-21, 9П138, 9П139, 9П125 та 9А51 РСЗВ «Град») із дальністю стрільби до 20,4 км.

Окрім того, для завдання шкоди інфраструктурним об'єктам широко застосовується бронетехніка та інші види артилерійських систем. У додатку Б на рис. Б.1 наведено ілюстрації основних систем вогневого ураження Російської Федерації, які були застосовані в ході збройної агресії проти України. Це танки, бойові машини піхоти та інша військова бронетехніка, спеціальні бойові машини, прилади, апарати, пристрої та інші технічні засоби, якими оснащують збройні сили РФ для забезпечення їх бойової здатності: Т-90, Т-80, Т-72, Т-64, БМП-1, БМП-2, БМП-3, БМД-2МБ-ЛТ, ГАЗ-«Тигр», БРДМ-2, БТР-70, БТР-80, БТР-80-А, 120мм 2С9 «Нона-С», 122 мм 2С1 «Гвоздика», 152 мм 2С3 «Акація», 152 мм 2С19 «Мста», 203 мм 2С7 «Піон», 100мм МТ 12 «Рапіра», 122 мм Д-30, 152 мм 2Ф61 «Пат-Б», 122 мм Д-74, 152 мм 2А36 «Гіацинт-Б», 220 мм ТСО-1 «Буратіно», 122 мм БМ-21 «Град», 220 мм 9К57 «Ураган», 300 мм 9К58 «Смерч» тощо.

Означені системи озброєння призначені для застосування відповідних видів та типів бойових припасів, які виготовляються виключно промисловим способом.

Установлення означених типів озброєнь відбувається за результатами дослідження розмірів воронок (заглиблення в ґрунті або іншому середовищі, утворене вибухом заряду вибухової речовини) снарядів або під час огляду

місця прильоту, або за відповідними результатами фіксації в матеріалах кримінального провадження, залежно від калібрів артилерійських систем під час установки підричника на фугасну дію: 76–82 мм – діаметр воронки 0,75–1 м, глибина 0,4–0,5 м; 100–107 мм – діаметр воронки 1,0–1,5 м, глибина 0,4–0,6 м; 122 мм – діаметр воронки 2,5 – 4 м, глибина 0,6–1,2 м; 152 мм – діаметр воронки 3–5 м, глибина 1,5–1,8 м; 203 мм – діаметр воронки 5–7 м, глибина 2–3,5 м. На рис. Б. 2 додатка Б проілюстровано критерії для встановлення типів озброєння за характеристиками воронок на місці прильотів.

Явище розкидання точок падіння снарядів під час стрільби з однієї й тієї ж гармати в можливо однакових умовах називають розсіюванням снарядів. Розсіювання снарядів відбувається на певній площі, яку називають площиною розсіювання. Обмежена ця площа формою еліпса (див. рис. Б. 3 додатка Б). При цьому можна спостерігати такі особливості розсіювання (на прикладі снарядів БМ-21): для реактивної артилерії під час стрільби дальністю до 15600 м; дальністю, що дорівнює цій величині та більшій за неї – залежно від дальності змінюється й форма границь еліпса при одному й тому ж напрямку стрільби (див. рис. Б. 4 додатка Б).

Для експертів важливою є і правильна фіксація осколків артилерійських снарядів, а також фіксація напрямку обстрілу (див. рис. Б.5, Б.6 додатка Б). На рисунках Б.7, Б.8 додатка Б наведено ілюстрації готових уражаючих елементів стрілоподібного типу («Флешета»), якими споряджаються шрапнелі артилерійські снаряди, та схема визначення напрямку їхнього прильоту залежно від падіння складових снаряда.

Отримані в такий спосіб дані під час експертного дослідження піддаються ретельному аналізу.

У середній зоні її максимальна границя може обмежуватися дальністю польоту ракет тактичних ракетних комплексів (ТРК) 9К79-1 «Точка-У» (максимальна дальність польоту ракет 9М79Ф з осколково-фугасною бойовою частиною 9Н123Ф і 9М79К із касетною бойовою частиною 9Н123К становить не більше 120 км), а також реактивних систем залпового вогню 9К58 «Смерч»

та 9К515 «Торнадо-С» калібру 300 мм із дальністю стрільби 70...90 км та 120 км (некеровані реактивні снаряди 9М542, 9М544, 9М549).

Об'єкти критичної інфраструктури в цій зоні уражаються зенітними керованими ракетами типу 5В55 (5В55К та 5В55Р, дальність польоту до 75 км) зенітних ракетних комплексів С-300 та їх модифікацій, а також 40Н6 та 48Н6ДМ (дальність польоту до 250 км) зенітних ракетних комплексів С-400 «Тріумф» та їх модифікацій.

У дальній зоні об'єкти, які можуть бути уражені, знаходяться практично в глибокому тилу. Для завдання ударів по цілям на такій дальності використовуються оперативно-тактичні ракетні комплекси сухопутних військ (ОТРК) 9К720 «Іскандер-М» (балістичні ракети 9М723) із дальністю стрільби до 500 км та «Іскандер-К» (крилаті ракети 9М727, 9М728, 9М729) із дальністю стрільби до 500...1500 км.

Основними засобами ураження об'єктів критичної інфраструктури в дальній зоні є керовані ракети: балістичні ракети 9-С-7760 «Кинджал» (дальність польоту до 1000 км) та крилаті ракети Х-22 (дальність польоту до 600 км), Х-55/Х-55СМ/Х-555 (дальність польоту 2500...3500 км), Х-101 (дальність польоту до 5500 км), Х-31ПД і Х-58 (дальність польоту до 250 км), Х-5У і Х-59МК (дальність польоту до 310 км) та Х-69 (дальність польоту до 290 км, за окремими джерелами – до 400 км).

За типом базування ракетне озброєння РФ поділяється на ракетне озброєння морського (крилаті ракети сімейства «Калібр»), наземного (крилаті та балістичні ракети комплексів «Бал», «Іскандер», «Утес», «Бастіон») та повітряного (балістичні та крилаті ракети «Кинджал», Х-101, Х-55, Х-555 тощо) базування. На рис. Б.9 додатка Б наведено ілюстрації ракетних озброєнь ворога авіаційного базування, на рис. Б. 10 – наземного та морського базування.

Крилаті ракети морського базування 3М-14 «Калібр» мають дальність польоту до 2600 км, ракети берегових ракетних комплексів 3М55 «Онiкс-М» мають дальність польоту до 800 км, «гіперзвукові» ракети 3М22 «Циркон» мають дальність польоту до 800...1000 км. Маса бойових частин ракет

знаходиться в досить широкому діапазоні показників і становить 145 кг (Х-5У), 310 кг (Х-69), 320 кг (Х-59МК), 450 кг (3М14, 9М727). Максимальна маса бойової частина становить 960 кг (Х-22).

Серед наземних ракетних комплексів збройними силами РФ широко застосовується ракетний комплекс «Іскандер» (див. рис. Б. 11 додатка Б) призначений для ураження поодиноких та групових цілей: ракетних комплексів, ракетних систем залпового вогню, далекобійної артилерії, літаків та вертольотів на територіях аеродромів та посадкових майданчиків, командних пунктів та вузлів зв'язку на дальності до 500 км. На озброєнні ОТРК «Іскандер» перебувають як балістичні, так і крилаті ракети (ракета – безпілотний літальний апарат, який рухається під дією реактивної тяги, яка створюється під час відкидання робочого тіла реактивним двигуном). За 24 хвилини польоту крилата ракета Р-500 при швидкості 260 м/с має відхилення від траєкторії до 30 м. У відкритих джерелах інформації неодноразово публікувалися факти ураження мирних міст та селищ України від указаних ракетних озброєнь. Ракетні комплекси «Бастіон» та «Бал» (див. рис. Б. 12 додатка Б) мають дальність ураження, відповідно, 600 та 260 км. Так, ракета «Онікс», що призначена для озброєння ракетного комплексу «Бастіон», має бойову частину вагою 300 кг, масу – 3000 кг, швидкість польоту 884 м/с, а її довжина становить 8,6 м. Відповідно, ракета Х-35УЭ, яка призначена для озброєння ракетних комплексів «Бал», має бойову частину (елемент ракети, призначений для безпосереднього ураження цілі, складається з корпусу, бойового заряду, підривного пристрою, запобіжно-виконавчого механізму тощо) вагою 145 кг, масою – 679 кг, її швидкість досягає 300 м/с, а довжина 4,4 м.

У ході проведення огляду місця влучання ракети експерту-вибухотехніку особливу увагу необхідно приділяти збору решток застосованого засобу ураження, особливо тих, що мають маркувальні позначення або є інформативними і придатними для ідентифікації конкретного зразка. На рис. Б.13, Б.14 додатка Б проілюстровано особливості розльоту залишків ракет Х-101 після вибуху та характерні осколки цього боєприпасу. На рис. Б.15

додатка Б проілюстровано порядок розшифровування номерних позначок ракети, де перші три цифри вказують на номер заводу-виробника (315), наступні три цифри (648) – номер виробу (саме Х-101); наступна цифра (3) – квартал випуску; наступна (8) – рік випуску (2018); наступна позначка (25) – партія ракет, остання позначка (006) – номер ракети в партії. Окрім того, під час проведення огляду місця прильоту особливу увагу слід приділяти забезпеченню безпеки осіб, присутніх під час огляду. Використання засобів захисту органів дихання й шкіри (протигаза та рукавичок) є обов'язковим під час огляду (див. рис. Б.16 додатка Б). Це пов'язано з тим, що, наприклад, на ракеті Х-101 застосовується реактивний двигун із паливом (Т-10), що є токсичним.

Значну шкоду мирному населенню та різноманітним об'єктам інфраструктури завдають касетні боєприпаси, особливо ті, якими споряджаються ракети та реактивні снаряди. Конвенція про касетні боєприпаси – міжнародний документ (набув чинності 1 серпня 2010 року), забороняє їх використання, накопичення, виробництво та передачу. Окремі статті Конвенції стосуються надання допомоги постраждалим, очищення забруднених районів і знищення запасів зброї. Так касетна бойова частина 9Н123К (9М79-1К) ракети 9М79К ракетного тактичного комплексу «Точка-У» (9К79) має вагу 482 кг і 50 бойових елементів. У свою чергу, кожен бойовий елемент має вагу 1,45 кг та 316 осколків у кожному з них. Підриг здійснюється на висоті 2000-2250 м і забезпечує ураження цілей на площі 3,5–7,0 га. На рис. Б. 17 додатка Б наведено ілюстрацію касетної бойової частини ракети.

Окремо слід відзначити масоване застосування для ураження об'єктів критичної інфраструктури ударних дронів «Shahed-131» та «Shahed-132» («Герань-2») (дальність польоту до 1000 км). Маса бойової частини перших модифікацій становить 40...50 кг, останньої модифікації – 90 кг (термобарична).

Застосування супротивником авіації супроводжується завданням по об'єктах критичної інфраструктури бомбо-штурмових ударів різними видами бомб (в основному фугасними) вільного падіння калібру від 250 кг до 3000 кг

(ФАБ-250, ФАБ-500, ФАБ-1500, ФАБ-3000), а також керованим авіаційними бомбами КАБ калібру 250...1500 кг (КАБ-250, КАБ-500, КАБ-1500). Авіаційні засоби ураження мають найбільшу масу заряду вибухової речовини та досить міцну товстостінну конструкцію. Вони спроможні завдавати найбільших руйнувань об'єктам критичної інфраструктури, особливо при масованому застосуванні.

На характер, об'єм і ступінь завданих пошкоджень і руйнувань транспортних комунікацій впливають такі чинники, як маса бойової частини (маса і тип вибухової речовини), розташування центру вибуху (наземний, підземний, у повітрі), а також величина кінетичної енергії засобу ураження на момент влучання в ціль, оскільки вплив на конструкцію об'єкта здійснюється комбінованим способом: завдання кінетичного удару по цілі з подальшим вибухом бойової частини. Винятком є вибух бойової частини засобу ураження в повітрі та вибухи термобаричних бойових частин.

Елементи конструкції об'єкта (у випадку завдання шкоди транспортним комунікаціям – дорожнє покриття та елементи конструкції шляхопроводів, мостів тощо) під час вибуху піддаються бризантній («бризантність – здатність вибухових речовин під час вибуху подрібнювати та пробивати середовища, прилеглі до заряду. Бризантність зумовлена ударною дією продуктів детонації. Проявляється лише при безпосередній близькості до заряду, на відстані, яка не перевищує 2,0–2,5 радіуса заряду (тому вона має назву «місцева дія вибуху») [261, с. 81–82] та фугасній (здатність вибухової речовини до руйнівної дії за рахунок розширення продуктів вибуху до порівняно невисоких тисків і проходження середовищем ударної хвилі. Фугасні дії виявляються у формі розколювання та відкидання елементів середовища, у якому відбувається вибух) діям, а також осколковій дії. Залежно від режиму функціонування виконавчого механізму або постановки підривача на миттєву (осколкову) чи сповільнену (фугасну) дію бойова частина (бойовий припас) утворюють вирви (воронки) різних розмірів і глибини. Такі засоби ураження, як керовані ракети, в основному, завдають руйнування при прямому влучанні в ціль із

заглибленням усередину середовища (грунту, дорожнього покриття, приміщень об'єкта тощо). Винятком є застосування ворогом касетних бойових частин та режим підриву бойових частин у повітрі з метою завдання максимального ураження осколками чи готовими уражаючими елементами.

Особливо слід відзначити, що для об'єктів транспортної інфраструктури з локалізацією в ближній зоні ураження характерні пошкодження й руйнування, які можуть бути завдані в результаті спрацювання інженерних боєприпасів (мін різних типів), а також підривних зарядів вибухової речовини, які використовуються диверсійно-розвідувальними групами (ДРГ) супротивника або встановлені на транспортних комунікаціях заздалегідь своїми підрозділами для унеможливлення їх захоплення чи подолання підрозділами супротивника.

Окрім того, пошкодження матеріальних об'єктів руйнування та загибель людей спричиняють й засоби дистанційного мінування, зразки якого наведено в додатку Б (рис. Б.18, Б.19): ПОМ 2 «Опик», ПТМ-1, ПТМ-3, ПФМ-1.

Залежно від застосованого засобу ураження уточнюється радіус оточення (для ракетних ударів радіус визначається не менше ніж 1 км від вирви, під час артилерійського обстрілу – 500 м від крайніх вирв. На рис. Б.20 додатка Б наведено ілюстрації визначення радіуса оточення залежно від засобу ураження, на рис. Б. 21 додатка Б – таблицю показників для складання схеми визначення координат; на рис. Б. 22 додатка Б – схему фіксації результатів артилерійського обстрілу й нанесення позначок за наслідками прильоту на схему координат. Приклади складання схеми фіксації результатів, відповідно, артилерійського обстрілу та ракетного удару, наведено на рис. Б. 23 і Б.24 додатка Б.

Характер пошкоджень об'єктів транспортної інфраструктури, які були завдані в результаті влучань різних видів боєприпасів та засобів ураження, подано на рисунках 2.1–2.20.

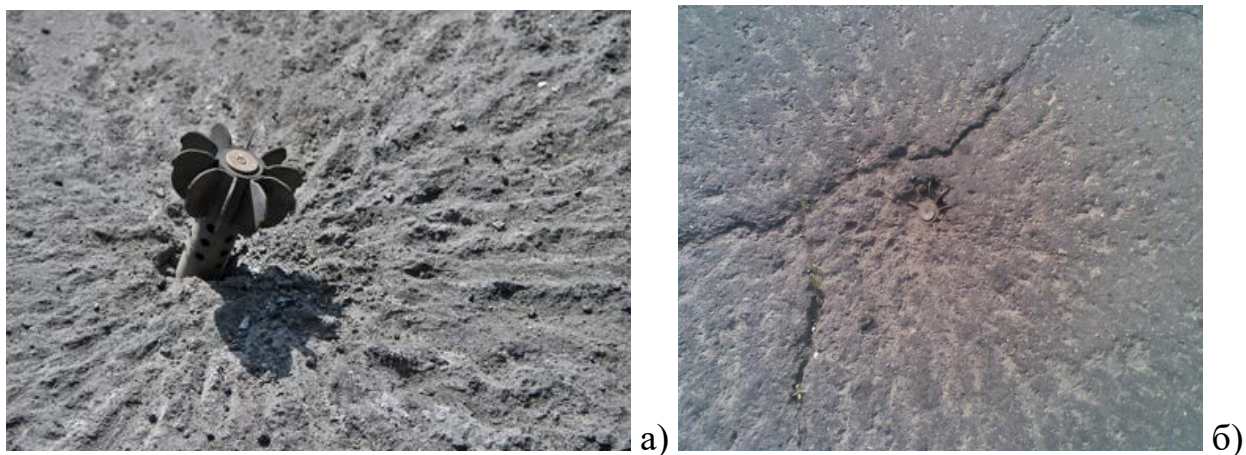


Рис. 2.1 Типовий характер (слідова картина) пошкоджень асфальтового покриття у результаті прямого влучання і вибуху 82 мм осколкової міни (поз. а – детальний знімок; поз. б – оглядовий знімок)

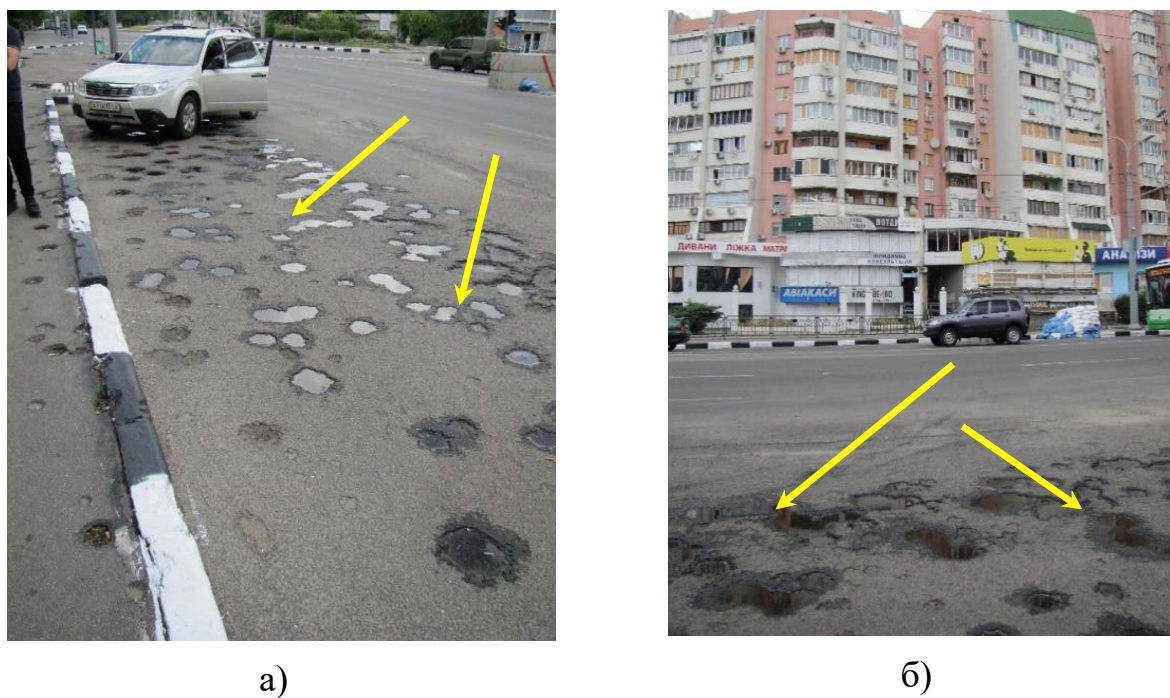


Рис. 2.2 Загальний вигляд пошкоджень асфальтового покриття на тротуарній і проїжджій частині проспекту, які були спричинені осколками (поз. а, б – пошкодження позначені стрілками); вибух у повітрі осколково-фугасної бойової частини 9Н128Ф некерованого реактивного снаряда 9М27Ф калібру 220 мм (м. Харків)



Рис.2.3 Характер воронки та стану дорожнього покриття після влучання 152 мм осколково-фугасного артилерійського снаряда калібру 152 мм (м. Харків); підривач був установлений на миттєву (осколкову) дію



а)



б)

Рис. 2.4 Характер пошкодження асфальтового покриття (воронки) на автомобільній дорозі; характер прямого влучання в дорожнє покриття 122 мм осколково-фугасного некерованого реактивного снаряда «М-21ОФ» індексу «9М22» («9М22У», «9М22У-1», «9М22У-2») з осколково-фугасною головною частиною «9Н51», які використовуються для стрільби з реактивних систем залпового вогню «Град» (м. Харків)



Рис. 2.5. Характер воронки та стану дорожнього покриття після влучання 152 мм осколково-фугасного артилерійського снаряда калібру 152 мм (Північна Салтівка, м. Харків); підривач установлений на сповільнену (фугасну) дію



Рис. 2.6 Характер воронки в асфальтовому покритті від влучання й вибуху 120 мм осколково-фугасної мінометної міни (Північна Салтівка, м. Харків)



Рис. 2.7 Типовий характер пошкоджень асфальтового покриття, завданих у результаті влучання 122 мм некерованого осколково-фугасного реактивного снаряда РСЗВ «Град» (Салтівка, м. Харків)



Рис. 2.8 Характер поля розльоту осколків, влучання від яких відобразилося на покритті автомобільної стоянки; влучання і вибух 122 мм некерованого осколково-фугасного реактивного снаряда РСЗВ «Град» (Салтівка, м. Харків)



а)



б)

Рис. 2.9 Характер пошкоджень асфальтового покриття, завданих у результаті влучання і вибуху 220 мм некерованого реактивного снаряда 9М27Ф, спорядженого осколково-фугасною головною (бойовою) частиною 9Н128Ф (с. Циркуни, Харківська область)



Рис. 2.10 Детальний вигляд пошкодження асфальтового покриття внаслідок влучання бойового осколкового елемента 9Н210, якими споряджуються касетні головні частини 9Н128К некерованих реактивних снарядів 9М27К калібру 220 мм



Рис. 2.11 Характер воронки від вибуху осколково-фугасної бомби калібру 250 кг (ОФАБ-250), підривач установлений на миттєву (осколкову) дію (м. Харків)



Рис. 2.12 Характер пошкодження вулиці в результаті прямого влучання і вибуху зенітної керованої ракети типу 5B55 (м. Харків)

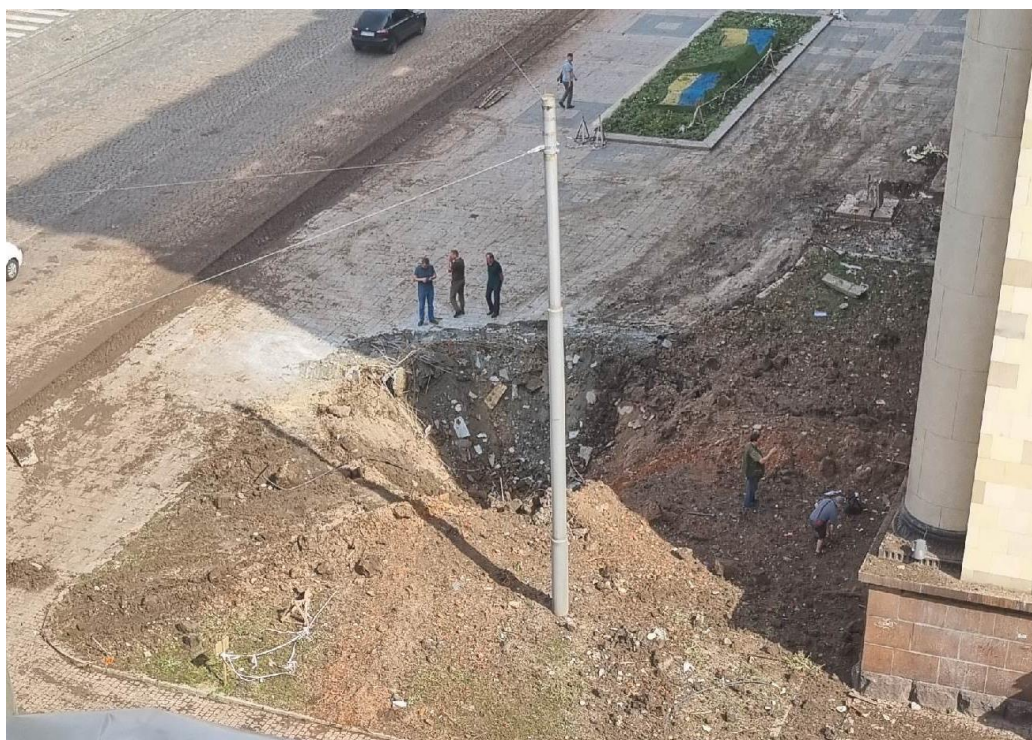


Рис. 2.13. Характер воронки після вибуху бойової частини крилатої ракети 9M727



Рис. 2.14 Характер пошкоджень вулиці після вибуху бойової частини крилатої ракети 9М727 (м. Харків)



Рис. 2.15 Характер пошкоджень бетонних плит дорожнього покриття на греблі, завданих у результаті влучання авіаційної фугасної бомби ФАБ-250 (Харківська область)



Рис. 2.16. Загальний вигляд воронки від вибуху авіаційної бомби ФАБ-250, локалізованої на дамбі; місце позначено стрілкою



Рис. 2.17. Загальний вигляд місць розташування воронки від вибухів авіаційних бомб ФАБ-250 та авіаційних ракет Х-59, які локалізовані на території гідровузла; місця влучань позначено стрілками



Рис. 2.18 Характер воронки від вибуху, утвореної внаслідок вибуху бойової частини БПЛА «Shahed-132» («Герань-2») (м. Харків)



Рис. 2.19 Воронка від вибуху на місці стоянки автомобільного транспорту, утворена в результаті прямого влучання й вибуху зенітної керованої ракети типу 5B55 (м. Харків)



Рис. 2.20 Характер руйнування гідровузла, по якому проходила автомагістраль, у результаті прямого влучання зенітної керованої ракети типу 5B55 (Донецька область)

Указані ілюстрації виконані до висновків експертів Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса, якими проводилися дослідження з визначення механізму та причин пошкодження об'єктів дорожньої інфраструктури. Під час досліджень за кожним із наведених об'єктів проводився експертний огляд.

Коротко зупинимося на особливостях експертного огляду. Проведення огляду місця події починається з того, що попередньо його оглядають або вибухотехніки Державної служби України з надзвичайних ситуацій (ДСНС), або відповідні підрозділи вибухотехнічної служби Національної поліції України чи вибухотехнічних підрозділів експертної служби МВС України, або сапери інженерних підрозділів ЗСУ з метою виявлення та вилучення вибухонебезпечних об'єктів, які можуть становити загрозу для життя та здоров'я учасників. Участь в огляді судових експертів оформлюється як участь

певних спеціалістів у слідчій дії. Для проведення судової експертизи результати огляду (протокол, схеми, вилучені об'єкти) у встановленому законом порядку передаються судовому експертові для проведення безпосереднього дослідження в стаціонарних умовах.

Хід проведення огляду засобу ураження чи бойового припасу за кожним етапом окремо фіксується шляхом фото- чи відеозйомки. У протоколі огляду обов'язково позначається час та умови його проведення, використана апаратура та прилади (з тим, щоб указану апаратуру можна було ідентифікувати в необхідних випадках).

Під час огляду місць прильотів боєприпасів визначається та фіксується:

1. Форма та розміри вирви (воронки): ширина, довжина та глибина. Для цього можливе використання механічної або лазерної рулетки чи інших вимірювальних приладів. Для фіксації слідової картини можливе використання й іншого новітнього обладнання й технологій: 3-D-сканування, безпілотних літальних апаратів тощо (див. рис. 2.1–2.20).

2. Топографічні координати центру вирви визначаються за допомогою спеціального обладнання за горизонтальними та вертикальними лініями осьового меридіана певної геодезичної зони.

3. Напрямок, звідки було завдано ракетного удару (здійснено артилерійський обстріл), визначається за формою воронки, напрямком викиду ґрунту та решток асфальтобетонного покриття, інших будівельних матеріалів. Азимут прильоту визначається за формою вирви.

4. За можливості за допомогою БпЛА проводиться зйомка місцевості, де знаходиться воронка (воронки) від вибуху.

5. Проводиться огляд прилеглої території з метою виявлення інших воронок від вибухів.

6. З метою виявлення решток засобу ураження або бойового припасу навколо виявленої воронки (воронки) здійснюється огляд місцевості. Залежно від потужності вибуху огляд може проводитися на відносно значних відстанях від воронки (близько 200 м). Окремі рештки можуть бути виявлені й на більших

відстанях (див рис. 2.21, 2.22).

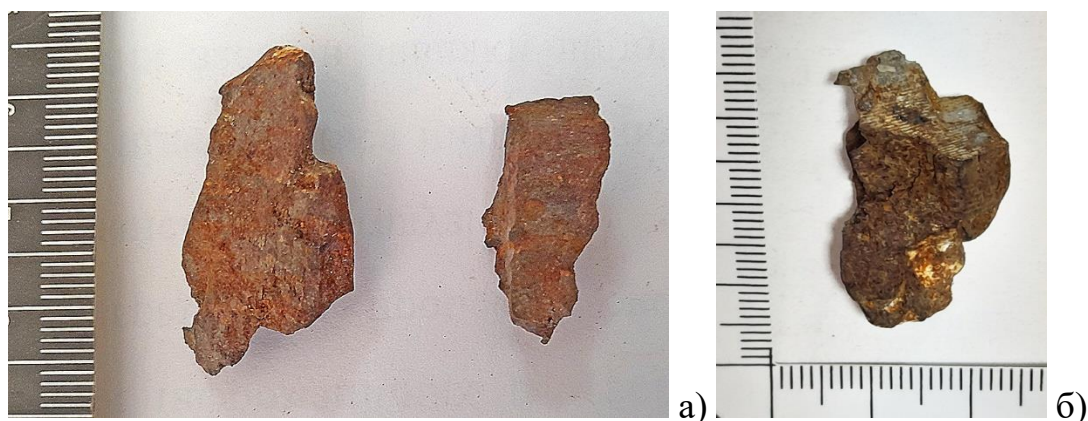


Рис. 2.21 Фотозображення загального вигляду сторонніх предметів, які були виявлені у воронці (поз. а), та характеру обробки поверхні одного з об'єктів (поз. б).



Рис. 2.22 Фотозображення загального вигляду сторонніх предметів, схожих на фрагменти ракетної частини боєприпасу

7. Огляд воронки проводиться із застосуванням шанцевого інструменту та металодетекторів. Двигуни крилатих ракет, через свою значну масу, після вибуху бойової частини продовжують свій рух уперед (за напрямом польоту) і можуть заглиблюватися в дорожнє полотно на кілька метрів (залежно від його характеру). У разі виявлення решток ракет Х-22 або Х-32, усі роботи мають бути припинені у зв'язку із сильною токсичністю рідкого ракетного палива (гептіла), яке застосовується для їх ракетних двигунів. До завершення робіт із деактивації залишків ракетного палива огляд та інші слідчі дії на місці події призупиняються.

8. За допомогою фото- або відеоапаратури виявлені у воронці (вирві) уламки та рештки засобів ураження фіксуються. Зйомка проводиться із застосуванням масштабної лінійки за правилами судової фотографії.

9. Виявлені в ході обстеження воронки та прилеглої території координати решток засобу ураження або бойового припасу фіксуються за допомогою спеціалізованого обладнання. Їх зовнішній вигляд також фіксується за допомогою фото- або відеоапаратури. Зйомка проводиться із застосуванням масштабної лінійки за правилами судової фотографії.

10. Проводяться обстеження пошкоджень і руйнувань матеріальних об'єктів, розташованих навколо воронки, та їх фіксація за допомогою фото- або відеоапаратури за правилами судової фотографії.

11. Після завершення огляду місця події складається схема локалізації воронки та виявлених решток із прив'язкою до місцевості та визначеними координатами.

Під час проведення судової експертизи для встановлення, в результаті вибухів яких саме бойових припасів були спричинені пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури, проводяться діагностичні дослідження виявлених металевих предметів, у ході яких можливо встановити, наприклад, що металеві предмети, представлені на рис. 2.21, є осколками корпусу артилерійського осколково-фугасного снаряда. Для визначення калібру означеного снаряда проводилися дослідження осколка (див. рис. 2.21 поз. б), який має сліди токарної обробки його поверхні, у ході якого було встановлено таке.

Характер країв досліджуваних осколків, а також характер їх деформації в повздовжньому та поперечному напрямках свідчать про те, що вони були утворені в результаті високошвидкісної дії внутрішніх сил у напрямку «зсередини – назовні», що має місце під час вибуху заряду вибухової речовини. Внаслідок такої дії в стінках виробів утворилися магістральні тріщини та їх бокові відгалуження. При сполученні означених тріщин між собою утворюються фрагменти стінок виробів характерної форми, притаманної досліджуваним осколкам (див. рис. 2.23). При дослідженні наданих осколків

було встановлено, що один осколок є основним, а другий – супутнім. Зважаючи на це, а також з урахуванням положення ділянки поверхні осколка із слідами токарної обробки, можливо стверджувати, що, ймовірно, товщина стінки корпусу снаряда могла становити близько 21...22 мм. Для більш точного визначення калібру снаряда проводився аналіз товщини стінок снарядів до різних видів артилерійського озброєння. Товщина стінок (δ) циліндричної частини снаряда до 122...152 мм гармат становить $\delta = 0,13...0,24$ величини їхнього калібру (клб). Для 122...152 мм гаубиць цей показник становить $\delta = 0,12...0,13$ клб. При показнику $\delta = 0,13$ для гармат калібру 122 мм товщина стінки корпусу снаряда становитиме 15,86 мм. При $\delta = 0,12...0,13$ клб для снарядів до гаубиць калібру 122 мм товщина стінки корпусу снаряда буде становити 14,64...15,86 мм.

Для калібру 152 мм значення стінки корпусу снарядів до гаубиць становить 18,24...19,76 мм, а для снарядів до гармат – 19,76...36,48 мм.

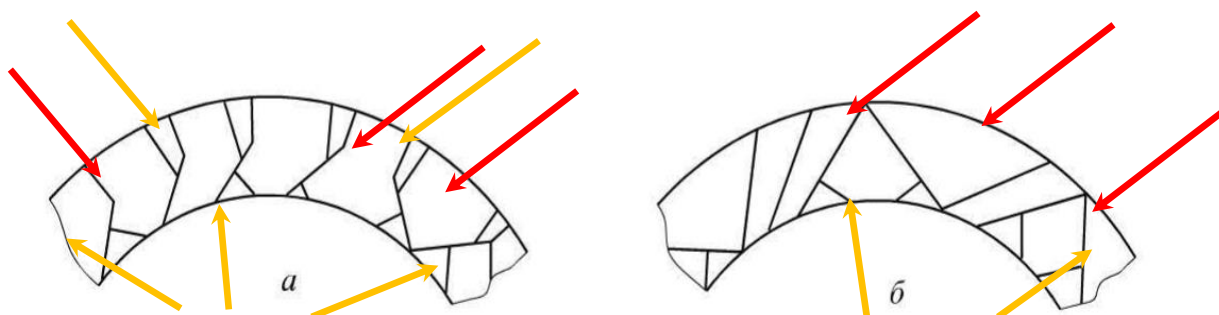
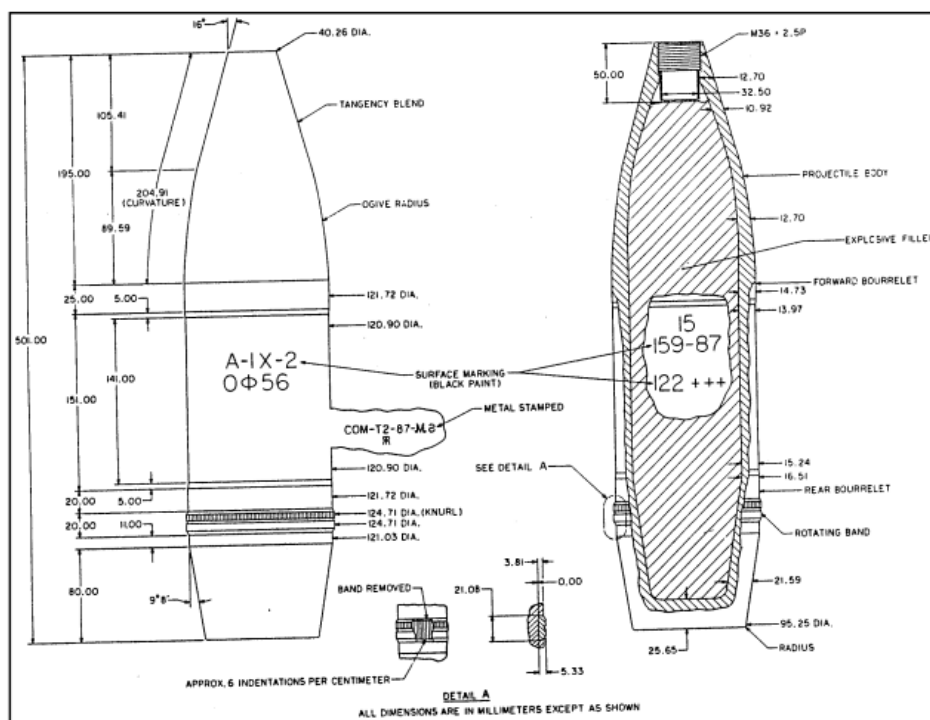


Рис. 2.23 Характер формування основних осколків (групи А, позначених червоними стрілками) і супутніх осколків (осколків групи Б, позначених стрілками жовтого кольору); поз. а – оболонка із крихкої сталі (чавуну); поз. б – оболонка із пластичної сталі)

Окрім того, враховуючи значення параметрів товщини корпусів снарядів калібру 122...152 мм, які представлені на рис. 2.24 – 2.28, можливо визначити діапазон товщин корпусів артилерійських осколково-фугасних снарядів калібру 122...152 мм на різних ділянках їхніх корпусів.



Projectile fuze mass: 21.76 kg

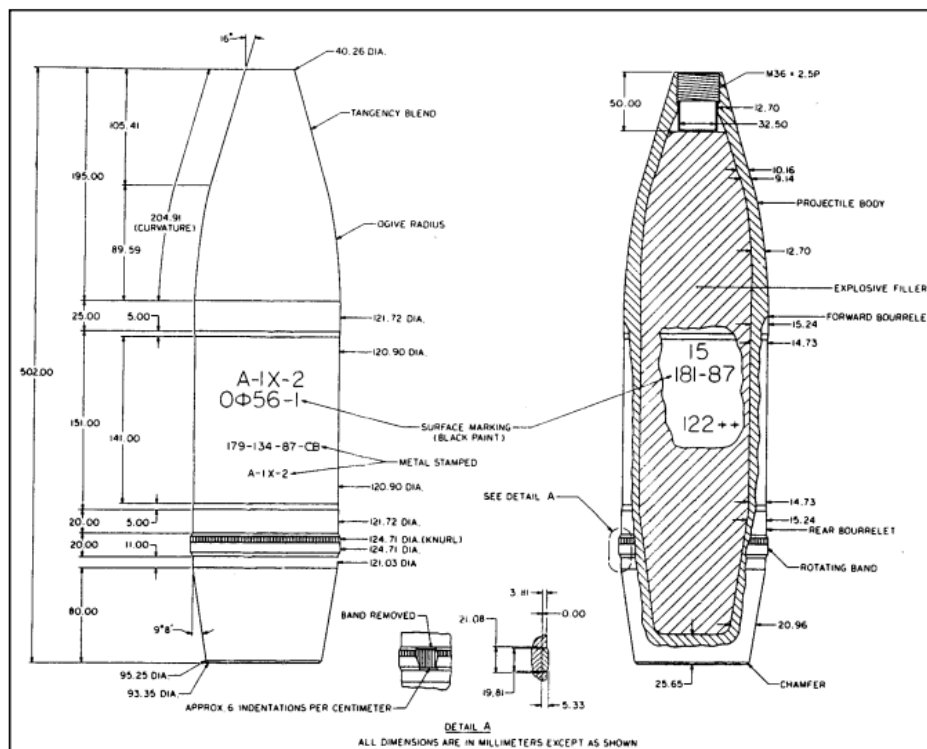
Fuze: RGM-2

Filler: RDX/A1 4.31 kg

Using weapon(s): Howitzer D-30 and 2S1

Remarks: Alternate filler TNT illustrated without fuze

Figure 109. Russian 122-mm Projectile OF-56



Projectile fuze mass: 21.76 kg

Fuze: RGM-2 PD

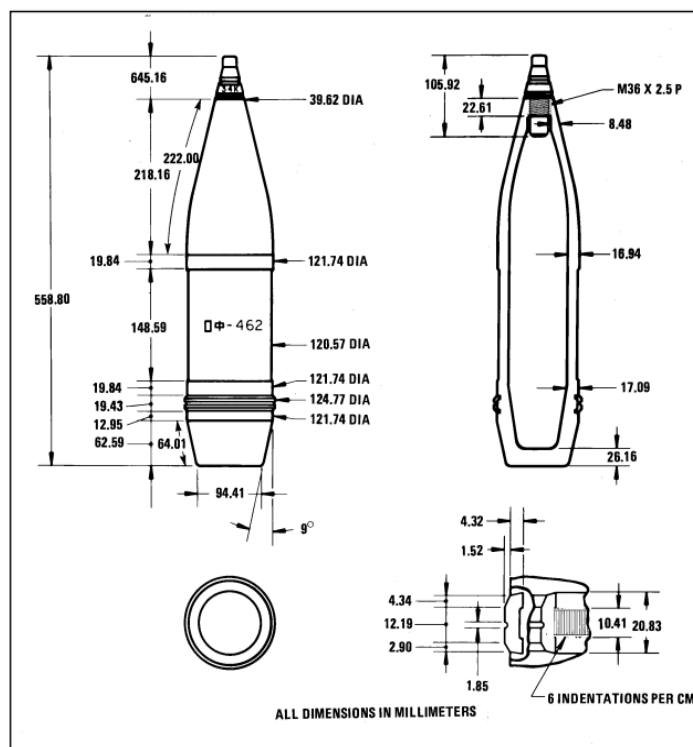
Filler: RDX/A1 4.31 kg

Using weapon(s): Howitzer D-30 and 2S1

Remarks: Has sintered iron rotating band. Illustrated without fuze

Figure 110. Russian 122-mm Projectile OF-56-1

Рис. 2.24 Особливості конструкції основних видів артилерійських осколково-фугасних снарядів калібру 122 мм



Projectile fuze mass: 21.76 kg

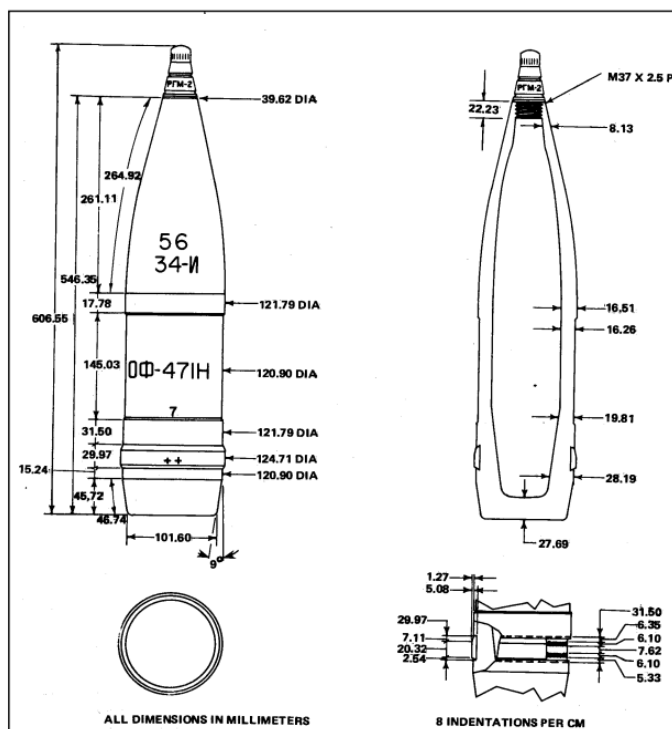
Fuze: RGM-2 PD

Filler: TNT and amatol 3.46 kg

Using weapon(s): Howitzers M-30 and D-30, SP howitzer 2S1, and field gun A-19

Remarks: Also uses D-1, D-1U TSQ, and V-90 MTSQ fuzes

Figure 105. Russian 122-mm Frag-HE Projectile Model OF-462 (Variant)



Projectile fuze mass: 24.97 kg

Fuze: RGM-2 PD

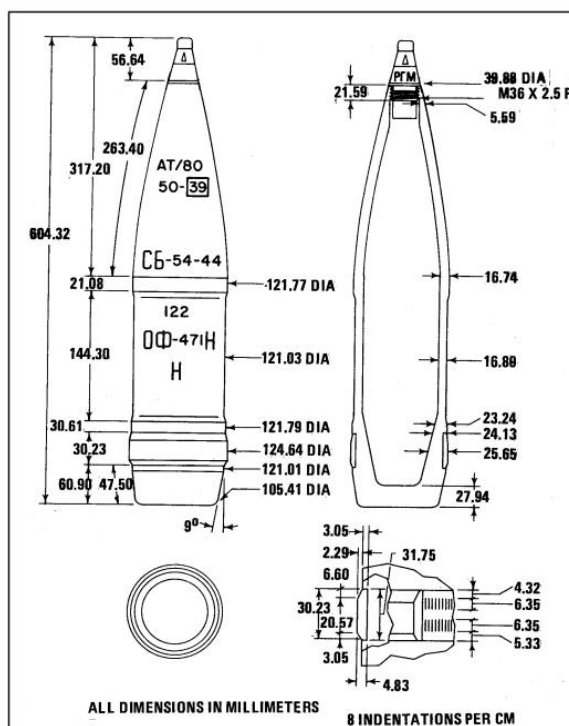
Filler: TNT 3.36 kg

Using weapon(s): Field gun A-19, tank gun D-25, and SP assault guns D-25S and A-19S

Remarks: Also uses RGM-6 and V-429 PD fuzes and D-1 TSQ fuze

Figure 106. Russian 122-mm Frag-HE Projectile Model OF-471N

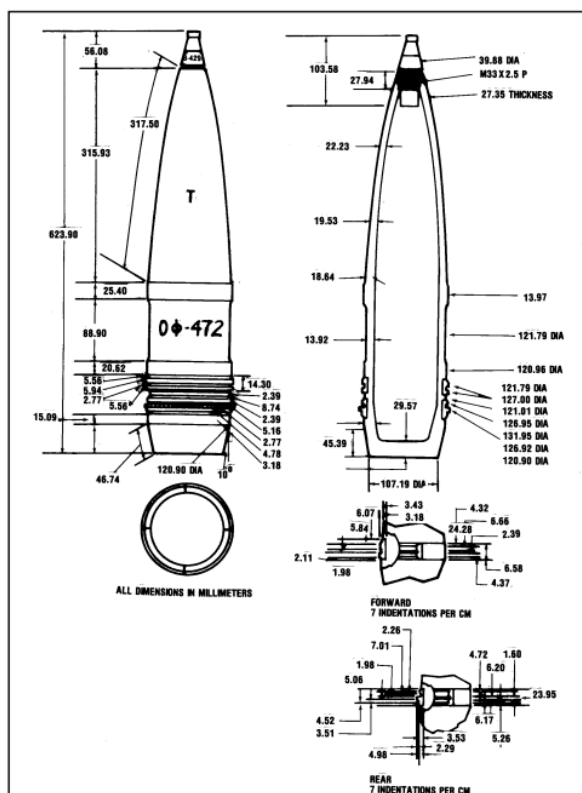
Рис. 2.25. Особливості конструкції основних видів артилерійських осколково-фугасних снарядів калібру 122 мм



Projectile fuzed mass: 25 kg
Fuze: RGM PD
Filler: TNT/amatol 4.48 kg

Using weapon(s): Field gun A-19, tank gun D-25, and SP assault guns D-25S and A-19S
Remarks: Also uses RGM-2 and RGM-6 PD fuzes and D-1 TSQ fuze

Figure 107. Russian 122-mm Frag-HE Projectile Model OF-471N (Variant)

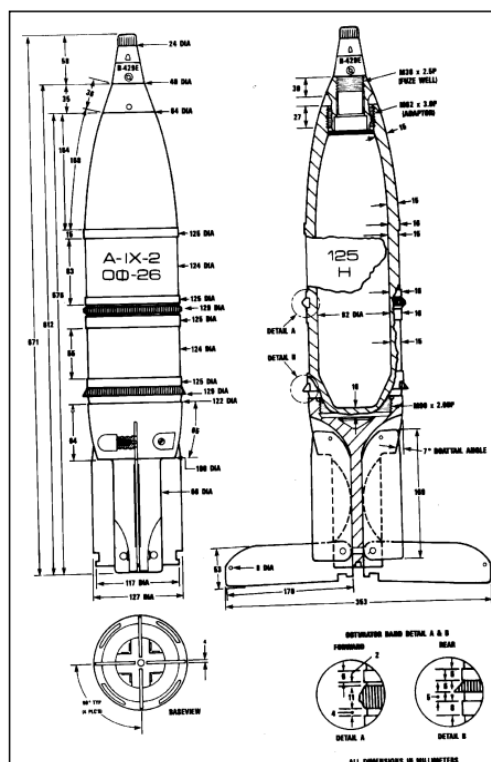


Projectile fuzed mass: 27.30 kg
Fuze: V-429 PD
Filler: TNT 3 kg

Using weapon(s): Field gun D-74 and possibly T-10M tank gun
Remarks: Also uses RGM-6 PD fuze

Figure 108. Russian 122-mm Frag-HE Projectile Model OF-472

Рис. 2.26 Особливості конструкції основних видів артилерійських осколково-фугасних снарядів калібру 122 мм

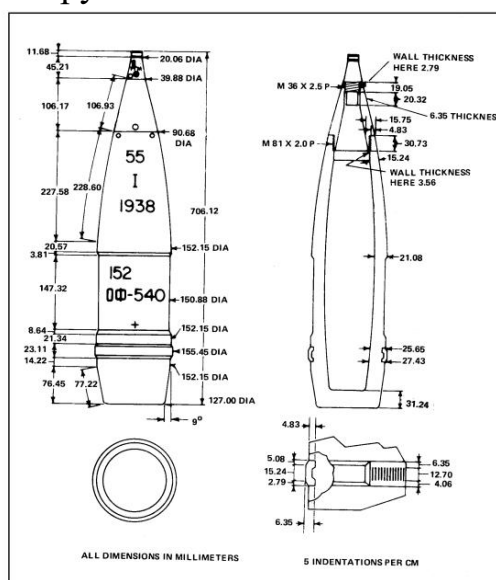


Projectile fuze mass: 23.20 kg
Fuze: V-429E PD
Filler: RDX/AI 3.34 kg

Using weapon(s): D81 tank gun, 2A45M ATG
Remarks: Cartridge designated VOF-36

Figure 125. Russian 125-mm Frag-HE Projectile Model OF-26

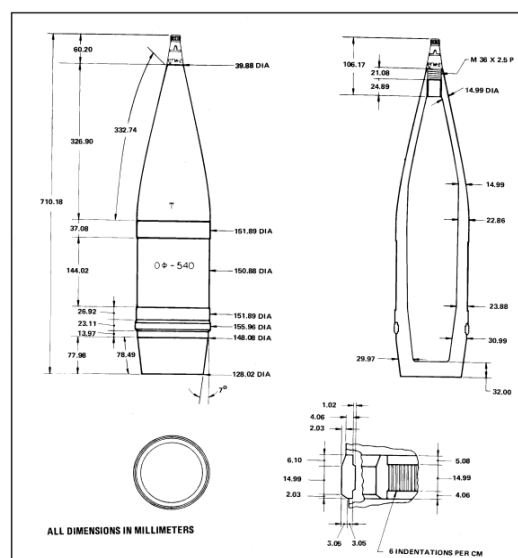
Рис. 2.27 Особливості конструкції танкового осколково-фугасного снаряда калібру 125 мм



Projectile fuze mass: 43.56 kg
Fuze: RGM PD
Filler: TNT 6.24 kg

Using weapon(s): Howitzers ML-20 and D-20, SP gun-howitzer 2S3, and assault gun ML-20S
Remarks: A two-piece OF-540B projectile also exists

Figure 137. Russian 152-mm Frag-HE Projectile Model OF-540 (Two-Piece)



Projectile fuze mass: 43.51 kg
Fuze: RGM-2 PD
Filler: TNT 6.24 kg

Using weapon(s): Howitzers ML-20 and D-20, SP gun-howitzer 2S3, and assault gun ML-20S
Remarks: Also uses TSQ fuze D-1U

Figure 138. Russian 152-mm Frag-HE Projectile Model OF-540

Рис. 2.28 Особливості конструкції артилерійських осколково-фугасних снарядів калібру 152 мм

З урахуванням особливостей конструкції корпусів артилерійських осколково-фугасних снарядів калібру 122 мм, 125 мм та 152 мм, можна стверджувати, що досліджуваний осколок із ділянкою зі слідами токарної обробки міг бути осколком циліндричної частини корпусу 152 мм снаряда або осколком донної частини корпусу снаряда калібру 122 мм.

Імовірність того, що означений осколок є осколком корпусу артилерійського снаряда калібру 125 мм, які використовуються для стрільби з танкових гладкоствольних гармат відповідного калібру, виключається, оскільки стінки корпусу такого снаряда мають меншу товщину за визначену в досліджуваного осколка.

Результати проведених досліджень дають змогу стверджувати, що виявлені в ході огляду воронки від вибуху металеві об'єкти є рештками (осколками) корпусу осколково-фугасного артилерійського снаряда калібру 122 мм або 152 мм. Достеменно визначити калібр снаряда та його конкретний зразок (індекс ГРАУ) не видається можливим через малоінформативність щодо цього досліджуваних об'єктів (відсутність на їхніх поверхнях маркувальних позначень, означені об'єкти не відображають особливості конструкції снаряда).

Досить часто експертам-вибухотехнікам доводиться досліджувати службові приміщення зруйнованих об'єктів дорожньої інфраструктури, у ході таких оглядів також виявляють рештки бойових припасів. Це можна проілюструвати на прикладі решток бойового припасу, представлених на рис. 2.29, 2.30.

Дослідженням маркувальних позначень, форми та габаритно-масових характеристик металевих об'єктів, представлених на рис. 2.29, було встановлено, що означені об'єкти є готовими уражаючими елементами та елементами конструкції осколково-фугасної головної частини 9Н55 до 122 мм реактивного снаряда 9Ф28Ф-1, який використовується для стрільби з реактивних систем залпового вогню «Град», «Град-1», «Град-В», «Прима». Про це також свідчать маркувальні позначення на ракетній частині, які збереглися.

Загальний вигляд маркувань представлено на рис. 2.30.

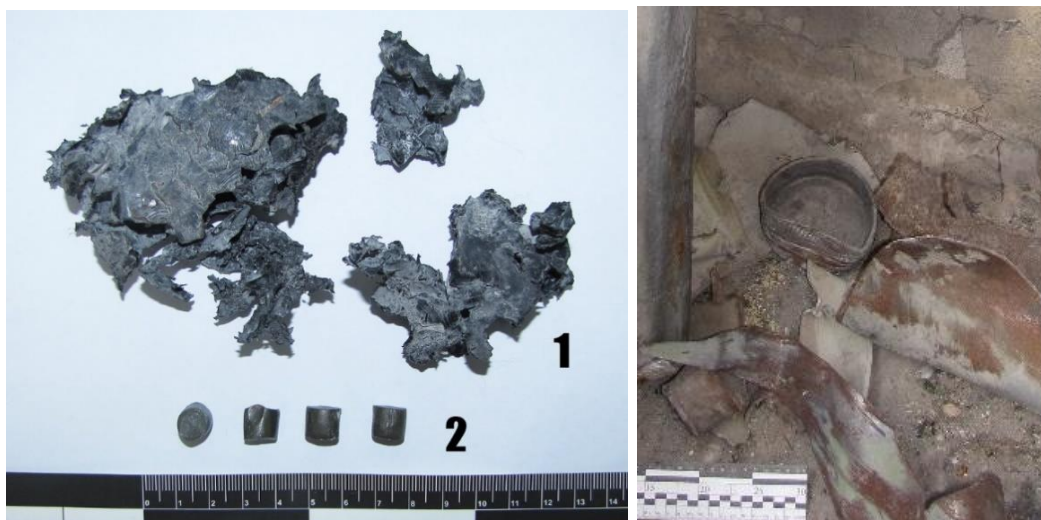


Рис. 2.29 Зіставлення зображення уражаючих елементів на схемі головної частини 9Н55 із зображеннями готових уражаючих елементів та наявних фрагментів та елементів конструкції, які були виявлені в ході огляду воронки



Рис. 2.30 Фотозображення загального вигляду маркувальних позначень на ракетній частині досліджуваного об'єкта, виявленого на місці вибуху

Результати проведених досліджень дають змогу стверджувати, що пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури були спричинені вибухом 122 мм реактивного снаряда 9Ф28Ф-1 з осколково-фугасною головною частиною 9Н55.

Розгляньмо ще один випадок з експертної практики. У ході проведення огляду місця вибуху встановлено суттєві руйнування та пошкодження будівлі та прилеглих територій. У будівлі поряд із місцями прильотів вибите скло практично у всіх вікнах, віконні рами деформовані – вигнуті в напрямку

«із середини – назовні», що зумовлено дією вибухової хвилі. Пошкоджені комунікації будівлі, а саме: електромережа, системи кондиціонування й освітлення тощо. Локально пошкоджені елементи металевого трубчастого каркаса будівлі. Усередині будівлі та навколо неї воронка відсутня. Наявні лише численні осколкові пошкодження асфальтового покриття проїжджої частини дороги (див. фото 2.31). У середній частині будівлі колона металевого каркаса має наскрізне пошкодження із загнутими всередину краями в зоні вхідного отвору та вивернутими зовні краями в зоні вихідного отвору (див. рис. 2.32, 2.33). Характер цього пошкодження свідчить, що воно було утворено в результаті влучення високошвидкісного масивного стороннього об'єкта, виготовленого з металу, фізико-механічні характеристики якого були сумірні відповідним параметрам сталі, з якої була виготовлена колона, або перевищували їх.



а)



б)

Рис. 2.31 Загальний вигляд пошкоджень асфальтового покриття на тротуарній і проїжджій частинах проспекту, які були спричинені осколками (поз. а, б – пошкодження позначені стрілками)



Рис. 2.32 Загальний вигляд пошкоджень центральної колони приміщення



а)



б)

Рис. 2.33 Детальний вигляд наскрізного пошкодження центральної колони

Виходячи з наведених ознак, напрямок руху цього об'єкта був «зверху – вниз» під кутом приблизно 50° до горизонтальної площини і практично перпендикулярно фасаду будівлі. Характер пошкодження колони і розміри цього пошкодження свідчать, що воно було завдано стороннім об'єктом циліндричної форми, який у поперечному перетині мав діаметр не менше 200...230 мм. На момент проведення огляду будівлі всередині пошкодженої колони фрагментів стороннього об'єкта, який його спричинив, виявлено

не було.

Аналіз характеру пошкоджень та руйнувань досліджуваної будівлі дають змогу стверджувати, що епіцентр вибуху розташовувався на деякій висоті від поверхні підлоги будівлі. Характер пошкоджень та руйнацій будівлі, їх локалізація, а також локалізація осколкових пошкоджень асфальтового покриття дозволяють стверджувати, що вони могли бути спричинені в результаті одного вибуху заряду вибухової речовини у твердій оболонці, а саме в результаті вибуху бойового припасу з бойовою частиною, загальна маса якої могла становити не більш 100...150 кг.

Епіцентр вибуху міг розташовуватися на рівні даху будівлі, а сам вибух міг відбутися в результаті спрацювання контактного підривача боєприпасу внаслідок його влучення в конструкційний елемент металевого каркаса будівлі на рівні даху. Наскрізне пошкодження колони каркаса будівлі характерно для кінетичного ураження цілі й може бути пояснено тим, що після вибуху досить масивна частина бойового припасу (елемент його конструкції циліндричної форми) за інерцією продовжила свій поступальний рух уперед і влучила в колону. Внаслідок ударно-контактної взаємодії цього об'єкта з колоною останній було завдано наскрізне пошкодження, але вона не втратила своєї повздовжньої стійкості, що унеможливило обрушення каркаса даху будівлі. Завдавання численних осколкових пошкоджень елементам конструкції будівлі, обладнанню, а також зразкам різноманітних побутових товарів, які знаходилися в момент вибуху всередині будівлі, може бути пояснено як результатом прямої осколкової дії бойової частини боєприпасу внаслідок вибуху її заряду – вибухової речовини, так і дією вторинних осколків та фрагментів, які утворилися під час вибуху при руйнації та фрагментації металевих елементів конструкції будівлі, обладнання та побутової техніки. Загальний вигляд осколків корпусу бойової частини та вторинних осколків представлено на рис. 2.34, 2.35.



Рис. 2.34 Загальний вигляд осколків бойової частини боєприпасу, що виявлені під час огляду території будівлі



Рис. 2.35 Загальний вигляд вторинних осколків, утворених унаслідок вибуху та руйнації побутової техніки й елементів конструкції будівлі та виявлених під час огляду території будівлі

Для встановлення виду бойового припасу, у результаті вибуху якого будівлі магазину були завдані пошкодження, проводилися діагностичні дослідження фрагментів металу, виявлені в ході дослідження території будівлі,

а також фотоматеріали сторонніх предметів, які були виявлені співробітниками магазину під час його прибирання (див. рис. 2.36).

У ході діагностичного дослідження наданих фрагментів елементів конструкції, а також їх фотозображень було встановлено, що вони є осколками головної (бойової) частини, а також фрагментами ракетної частини (фрагментами корпусу ракетної частини, дном камери із вхідним конусом, фрагментами хвостової камери з деформованими стабілізаторами 220 мм) некерованого реактивного снаряда 9М27Ф, який використовується для стрільби з реактивних систем залпового вогню 9К57 «Ураган».

Означений реактивний снаряд оснащується осколково-фугасною головною частиною «9Н128Ф» масою 99,05...100 кг, маса заряду вибухової речовини – 51,9 кг. Дальність стрільби такими снарядами становить 10...35 км.



а)



б)



в)



г)

Рис. 2.36. Загальний вигляд об'єктів, виявлених співробітниками магазину під час його прибирання

Результати проведених досліджень дозволяють стверджувати, що пошкодження та руйнування будівлі магазину та прилеглих об'єктів дорожньої інфраструктури були завдані в результаті прямого влучання та вибуху одного 220 мм некерованого реактивного снаряда 9М27Ф з осколково-фугасною головною частиною 9Н128Ф, який був вистріляний із бойової машини реактивної системи залпового вогню 9К57 «Ураган».

Показовим в аспекті встановлення механізму вибуху є ще один приклад з експертної практики, який ми вважаємо доцільним навести в нашій роботі. У ході проведення огляду об'єкта дорожньої інфраструктури (ділянки вулиці та нежитлового приміщення) було встановлено таке. Фасаду будівлі, віконним блокам, міжповерховим перекриттям, стінам, даху та іншим елементам конструкції каркасу будівлі, а також приміщенням будівлі були завдані суттєві руйнування та пошкодження (див. рис. 2.37, 2.38).



Рис. 2.37 Загальний вигляд місцевості, де розташована досліджувана нежитлова будівля, після вибухів

Аналіз пошкоджень та руйнувань приміщень, елементів конструкції

облицювання фасаду будівлі дають змогу стверджувати, що вони є результатом комплексної та одночасної дії уражаючих факторів, які притаманні вибухам осколково-фугасних бойових припасів відносно великого калібру. Множинні пошкодження фасаду досліджуваної будівлі були завдані в результаті не менше двох вибухів. Про це свідчать напрямки розльоту окремих осколків, від дії яких залишилися пошкодження на даху будівлі. Пошкодження стін та стель у приміщеннях, пошкодження даху, руйнування віконних блоків досліджуваної будівлі, а також споруд та будівель, розташованих поблизу неї, свідчать про значну потужність фугасної дії застосованих для удару бойових припасів. Оскільки в будівлі наявні суттєві пошкодження міжповерхових перекриттів та стін, можна стверджувати про значну потужність сейсмічної хвилі, яка утворилася внаслідок вибуху (вибухів) бойових припасів поблизу досліджуваної нежитлової будівлі.



Рис. 2.38 Загальний вигляд пошкоджень та руйнувань нежитлової будівлі та ділянки вулиці (місце першої воронки позначено стрілкою)

Для встановлення кількості вибухів, які відбулися поблизу досліджуваної будівлі, проводився огляд прилеглої території та вивчення наданих відео- та

фотоматеріалів. У ході проведених досліджень було встановлено, що поблизу будівлі вибухнули три бойові припаси, про що свідчать наявні воронки від вибухів та місця, де воронки були засипані, а також зображення воронок на наданих фото- та відеоматеріалах (див. рис. 2.38, 2.39 та 2.40).

Під час дослідження воронки, яка позначена як «третя» (див. рис. 2.39), було встановлено, що на момент огляду її діаметр становив близько 4...5 м, а глибина – близько 1,0...1,5 м. Схожі характеристики має і воронка, позначена як «друга» і зображена на фото 2.40. Приблизний діаметр воронки, позначеної як «перша», становить близько 7...10 м. Достеменно визначити її глибину на основі наданих фото- та відеоматеріалів не видається можливим, оскільки воронка повністю залита водою. Аналіз наданих відео- та фотоматеріалів, а також результатів проведеного огляду нежитлової будівлі та ділянки вулиці, дозволяє стверджувати, що всі пошкодження та руйнування були завдані в результаті нанесення авіаційного удару, а саме внаслідок трьох вибухів авіаційних бомб різних калібрів, про що свідчать характер та розміри воронок. Місце розташування першої воронки позначено стрілкою на рис. 2.39.



Рис. 2.39 Загальний вигляд другої воронки, яка розташована попереду фасаду досліджуваної нежитлової будівлі; стан після вибуху (позначено стрілкою)



Рис. 2.40 Загальний вигляд третьої воронки, розташованої попереду фасаду досліджуваної нежитлової будівлі (позначено стрілкою); стан на момент проведення огляду

Для встановлення калібру означених авіаційних боєприпасів проводився огляд приміщень досліджуваної будівлі та прилеглої до неї території з метою виявлення осколків та фрагментів конструкції бойових припасів. Виявлені в ході огляду осколки представлені на рис. 2.41.



Рис. 2.41 Загальний вигляд осколків, виявлених на даху, у приміщеннях та на прилеглій до будівлі території

Осколки мають специфічне походження і складну просторову форму та відрізняються масою й габаритними розмірами один від одного. Краї осколків мають нерівну, зубчасту форму. На торцях осколків наявний мікрорельєф, характерний для крихкого зламу, що притаманне процесам фрагментизації та руйнації корпусів виробів унаслідок бризантної дії газоподібних продуктів вибуху. Матеріал осколків становить собою сплав металу на основі заліза (сталь, чавун), який має магнітні властивості. На поверхнях досліджуваних осколків відсутні будь-які маркувальні позначення.

Порівняльним дослідженням характеристик, виявлених у ході огляду осколків із відповідними параметрами авіаційних та артилерійських бойових припасів, які наявні у спеціалізованій довідниковій літературі [4, 24, 65, 70, 101, 98, 102, 108, 107, 124, 126, 128, 143–147, 157, 178–180, 181, 182, 249, 261, 274, 276, 278, 276, 292, 294 тощо], а також із зразками з натурної колекції осколків ННЦ ІСЕ було встановлено, що вони є осколками авіаційних фугасних (осколково-фугасних) бомб калібру ФАБ-100 / ФАБ 100М-54 (ОФАБ-100-120) та ФАБ-250 / ФАБ-250М-54 (ОФАБ-250-270). Точно визначити належність кожного з виявлених осколків до авіабомби відповідного калібру не вдалося можливим через малоінформативність досліджуваних осколків. Для авіабомб калібру 100 кг потужність у тротиловому еквіваленті становить близько 30,7...44,3 кг, а для авіабомб калібру 250 кг – 94...99 кг.

На підставі наведеного експертом констатовано, що при вибуху авіаційної бомби калібру 100 кг розміри воронки становлять: у діаметрі приблизно 5 м, у глибині приблизно 1,7 м. Схожі характеристики мають воронки, які в ході проведення досліджень були позначені як «2» («друга») та «3» («третя»). Розміри воронки, позначеної як «1» («перша»), а також характер пошкоджень досліджуваної будівлі дали можливість стверджувати, що означена воронка була утворена в результаті вибуху авіабомби калібру не менше 250 кг.

Аналіз місць розташування воронок на території, що прилягає до будівлі, а також характеру спричинених будівлі пошкоджень та руйнацій надає

можливість стверджувати, що вони були завдані виключно в результаті вибухів однієї 250 кг бомби (перша воронка, див. рис. 2. 36) та однієї 100 кг бомби (друга воронка, див. рис. 2.37). Вибух ще однієї 100 кг бомби (третя воронка, див. рис. 2.38), враховуючи відстань від фасаду досліджуваної будівлі та локалізацію епіцентру вибуху, міг завдати будівлі виключно наявні окремі осколкові пошкодження облицюванню і стінам фасаду та лівій стороні будівлі, а також комбінованою дією вибухової хвилі й осколків – завдати наявні пошкодження окремих віконних блоків.

Результати проведених досліджень дали змогу експертові дійти висноку про те, що пошкодження та руйнування досліджуваної нежитлової будівлі та ділянки дороги були завдані в результаті вибухів бомб двох типів, а саме, вибухів авіаційної бомби 100 кг за типом фугасної (осколково-фугасної) бомби ФАБ-100 / ФАБ 100М-54 (ОФАБ-100-120) та вибуху авіаційної бомби 250 кг за типом фугасної (осколково-фугасної) бомби ФАБ-250 / ФАБ-250М-54 (ОФАБ-250-270). Визначити конкретний вид авіаційних бомб не вдалося можливим через малоінформативність наданих матеріалів кримінального провадження й осколків, виявлених у ході проведення огляду будівлі та прилеглої до неї території дороги.

Таким чином, у цьому підрозділі дисертаційної роботи проаналізовано та узагальнено інформацію про основну військову техніку й артилерійські озброєння військ РФ та інших військових угруповань ворога, характеристики ракетних озброєнь РФ авіаційного, наземного та морського базування, касетних бойових частин ракетних озброєнь, засобів дистанційного мінування місцевості тощо. Вказані характеристики досліджуються під час встановлення типів та видів озброєнь, якими пошкоджено (зруйновано) об'єкти дорожньої інфраструктури та інші об'єкти нерухомості. Проаналізовано розміри воронок від дії снарядів залежно від калібрів артилерійських систем з метою встановлення типів озброєнь. З'ясовано особливості явища розсіювання снарядів залежно від дальності стрільби реактивної артилерії та ракетних озброєнь. Наведено рекомендації щодо фіксації воронок і решток

артилерійських снарядів та ракетних озброєнь під час експертного огляду місця події з метою визначення напрямку та механізму обстрілу, зведення показників для складання схеми визначення координат. Акцентовано увагу на рекомендаціях із розшифровування цифрових позначень на виявлених у місцях вибуху фрагментів снарядів, а також на необхідності використання засобів захисту під час огляду місця прильоту судовим експертом. Наведено також приклади оформлення схем фіксації результатів артилерійського обстрілу та ракетного удару.

Запропоновано алгоритм дій судового експерта під час огляду місця події, що складається із покрокових послідовних операцій судового експерта в галузі вибухотехнічних досліджень, та на прикладах з експертної практики розроблено відповідні методичні рекомендації з метою встановлення причин та механізму пошкодження об'єктів дорожньої інфраструктури. Після визначення експертом-вибухотехніком причин та механізму пошкодження (руйнування) об'єкта дорожньої інфраструктури подальші дослідження спрямовуються на встановлення розміру шкоди (збитків) від обстрілу (ракетного удару). Вказані дослідження проводяться судовими експертами в галузях будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень.

2.3 Загальні організаційні та методичні положення досліджень пошкоджених (зруйнованих) та відремонтованих (відбудованих) об'єктів дорожньої інфраструктури

Під час надходження матеріалів кримінальних проваджень за фактами пошкодження (руйнування) об'єктів дорожньої інфраструктури в результаті артобстрілів, ракетних ударів, авіаційних бомбардувань, інших негативних чинників та їх ремонту й відбудови часто виникають такі питання:

1. Чи відповідають обсяги, якість та вартість фактично виконаних робіт за договором №... від..., укладеним між (вказуються організації замовника та

виконавця) на виконання робіт із капітального ремонту дороги (вказується адреса), даним, зазначеним в актах виконаних робіт до вказаного договору?

2. Яка різниця між обсягами та вартістю робіт згідно з актом виконаних робіт до договору №.. від ..., укладеним між (указується організації замовника та виконавця) на виконання робіт із капітального ремонту дороги (вказується адреса), та фактичними обсягами й вартістю робіт, виконаних відповідно до вказаного договору ?

3. Чи відповідають чинним нормам та стандартам фізико-механічні показники асфальтобетонного покриття, укладеного в ході виконаних робіт (найменування організації) за договором (№ ... від ...) на ділянці (км ... – км ...) автомобільної дороги (шифр, номер, найменування, ділянка, область)?

4. Чи відповідають обсяги та вартість фактично виконаних робіт (найменування організації) за договором (№ ... від ...) про проведення робіт із термінового усунення аварійних ситуацій, які виникли в результаті непрогнозованих руйнувань автомобільної дороги та інженерних споруд на ділянці (км ... – км ...) автомобільної дороги (шифр, номер, найменування, ділянка, область), на загальну суму (вказується сума – ...грн), обсягам та вартості виконаних робіт, визначеним в актах виконаних робіт форми КБ-2в за вказаним договором?

У зв'язку з тим, що для вирішення вказаних питань необхідні знання в галузі будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертизи, проведення досліджень має бути доручено відповідним фахівцям.

Дорожньо-технічні та будівельно-технічні дослідження належать до тих видів, провести які без обстеження місця події практично неможливо. Обстеження може проводитися під час слідчої дії – огляду місця події, що, відповідно, фіксується в протоколі та схемах, фотознімках й відеозаписах, які додаються до протоколу, приєднуються до матеріалів справи та надсилаються експертові (експертам) для проведення судової експертизи. Про участь в огляді фахівця, якому доручено проведення експертизи, повідомляється у висновку експерта (у його вступній частині). При цьому у висновку (його вступній

частині) має бути вказано дату, коли був проведений огляд об'єкта дорожньої інфраструктури, шифр та номер ділянки, конкретне місце (наприклад, Харків–Вовчанськ–КПП «Чугунівка», Харків–Липці–КПП «Борщева» тощо), а саме: км..+...– км...+...; км...+... і т. д. – залежно від оглянутих ділянок) з відбиранням зразків асфальтобетону для подальшого дослідження в лабораторних умовах. За наслідками огляду у вступній частині висновку обов'язково вказується, хто був присутнім під час проведення огляду (відомості про підстави та осіб, які були присутні під час проведення досліджень (прізвище, ініціали, статус)). Наприклад: «28.03.2024 було проведено обстеження об'єкта дослідження, а саме вул. ... с., ... району,області, та відібрано 8 зразків-кернів асфальтобетону. У присутності: О/у 7-го упр. (Х/о) ДСР НПУ (ПБ), О/у 7-го упр. (Х/о) ДСР НПУ (ПБ), слідчого СУ ГУНП в Х/о (ПБ), представника сільської ради (ПБ), директора ТОВ «...» (ПБ)».

Відбирання зразків (кернів) оформлюється відповідним протоколом слідчого (прокурора). Зразки відповідно упаковуються та супроводжуються відповідними записами та підписами, які завіряються печатками та надсилаються уповноваженою особою до експертної установи (експертові). У вступній частині висновку обов'язково вказуються кількість та вид наданих об'єктів (у т.ч. зразків), вид пакування, зазначається про відповідність наданих об'єктів матеріалам, указаним у документі про призначення експертизи (залучення експерта); спосіб доставки та вид упаковки досліджуваних об'єктів із зазначенням у необхідних випадках відомостей про те, чи впливав спосіб упаковки на їх збереженість.

Обов'язковим атрибутом будь-якої судової експертизи, у тому числі й комплексної будівельно-технічної та дорожньо-технічної, є наведення нормативних актів, методик, а також рекомендованої науково-технічної та довідкової літератури з переліку, що затверджується наказом Міністерства юстиції України, інші інформаційні джерела, які використовувались експертом при вирішенні поставлених питань, за правилами бібліографічного опису, із зазначенням реєстраційних кодів методик проведення судових експертиз із

Реєстру методик проведення судових експертиз, який ведеться відповідно до Порядку ведення Реєстру методик проведення судових експертиз, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 02 жовтня 2008 року № 1666/5, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 02 жовтня 2008 року за № 924/15615.

До нормативних актів щодо проведення дорожньо-технічних досліджень належать: Закон України «Про автомобільні дороги» [183], Закон України «Про будівельні норми» [184], а також нормативно-технічні акти: ДБН (нормативні документи в галузі будівництва затверджені центральним органом виконавчої влади з питань будівництва, містобудування та архітектури) [41–64], «СНиП» (сукупність чинних будівельних норм і правил для проєктування та виконання робіт – у переважній більшості на території України замінені на ДСТУ) [240], ГБН (галузеві будівельні норми – нормативний акт, затверджений міністерством, іншим центральним органом виконавчої влади в межах своїх повноважень у разі відсутності державних будівельних норм або необхідності встановлення вимог до будівництва окремих видів споруд, що конкретизують вимоги державних будівельних норм) [26–32], ДСТУ (стандарти, розроблені відповідно до чинного законодавства України, що встановлюють для загального і багаторазового застосування правила, загальні принципи або характеристики, які стосуються діяльності чи її результатів, з метою досягнення оптимального ступеня впорядкованості, розроблені на основі консенсусу та затверджені уповноваженим органом) [71–89], НПАОП (нормативно-правові акти з охорони праці (правила, норми, регламенти, положення, стандарти, інструкції та інші документи), обов’язкові для виконання) [156], СОУ (стандарт організації України: стандарт підприємства, організації – нормативний документ, який розробляється, затверджується та використовується на конкретному підприємстві для унормування усіх сфер діяльності підприємства (організації), окрім вимог до продукції) [243, 244, 245]; ДСП (державні санітарні правила) [71], настанови [89] тощо.

До конкретних нормативно-технічних актів, що регулюють питання в

галузі досліджень дорожньої інфраструктури належать, зокрема, такі: ДБН А.2.1-1-2008 Державні будівельні норми України. Вишукування, проектування і територіальна діяльність. Вишукування. Інженерні вишукування для будівництва [41]; ДБН А.2.2-1:2021 Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) [42]; ДБН А.2.2-3:2014 Склад та зміст проектної документації на будівництво [43]; ДБН А.3.1-5:2016 Організація будівельного виробництва [44]; ДБН В.1.1-7:2016 Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги [49]; ДБН В.1.1-25:2009 Захист від небезпечних геологічних процесів, шкідливих експлуатаційних впливів, від пожежі. Інженерний захист територій та споруд від підтоплення та затоплення [46]; ДБН В.1.1-31:2013 Захист територій, будинків і споруд від шуму [47]; ДБН В.1.1-46:2017 Інженерний захист територій, будівель і споруд від зсувів та обвалів. Основні положення [48]; ДБН В.1.2-15:2009 Споруди транспорту. Навантаження та впливи. Мости та труби [50]; ДБН В.1.3-2:2010 Система забезпечення точності геометричних параметрів у будівництві. Геодезичні роботи у будівництві. Із зміною №1 [52]; ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій [45]; ДБН В.2.2-40:2018 Інклюзивність будівель і споруд основні положення. Із зміною № 1 [53]; ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів. Зі Зміною № 1 [58]; ДБН В.2.3-14:2006 Мости та труби. Правила проектування (Частина 2. Додатки) [54]; ДБН В.2.3-22:2009 Мости та труби. Основні вимоги проектування [55]; ДБН В.2.5-20:2018 Газопостачання. З урахуванням Зміни № 1 [59]; ДБН В.2.5-28:2018 Природне і штучне освітлення [60]; ДБН В.2.5-56:2014 Системи протипожежного захисту. Зі зміною № 1 [62]; ДБН В.2.5-39:2008 Інженерне обладнання будівель і споруд. Зовнішні мережі та споруди. Теплові мережі. Зі зміною № 1 [61]; ДБН В.2.5-74:2013 Водопостачання. Зовнішні мережі та споруди. Основні положення проектування. Зі Зміною № 1 [63]; ДБН В.2.6-198:2014 Сталеві конструкції. Норми проектування. Зміна № 1 [64]; ДСТУ Б В.2.6-199:2014 Конструкції сталеві будівельні. Вимоги до виготовлення [84]; ДСТУ Б В.2.6-200:2014 Конструкції металеві будівельні. Вимоги до монтажу [85]; СНиП 2.05.06-85

«Строительные нормы и правила. Магистральные трубопроводы» [240]; ДБН В.2.3-27:2023 Тунелі. Норми проектування [56]; ГБН В.2.2-34620942-002:2015 Лінійно–кабельні споруди телекомунікацій. Проектування [26]; ГБН В.2.3-218-007:2012 Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування [27]; ГБН В.2.3-37641918-544:2014 Автомобільні дороги. Застосування геосинтетичних матеріалів у дорожніх конструкціях. Основні вимоги [28]; ГБН В.2.3-37641918-549:2018 Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування [29]; ГБН В.2.3-37641918-557:2016 Автомобільні дороги. Дорожній одяг жорсткий. Проектування [31]; ГБН В.2.3-37641918–559:2019 Автомобільні дороги. Дорожній одяг нежорсткий. Проектування [32]; ДСТУ 4100:2021 Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування [74]; ДСТУ 2984-95 Засоби транспортні дорожні. Типи. Терміни та визначення [72]; ДСТУ 4123:2020 Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги [75]; ДСТУ 8746:2017 Автомобільні дороги. Методи вимірювання зчіпних властивостей поверхні дорожнього покриття [76]; ДСТУ 8747:2017 Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання [77]; ДСТУ 8751:2017 Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Загальні технічні вимоги [79]; ДСТУ 8801:2018 Автомобільні дороги. Настанова з влаштування шарів дорожнього одягу з укріплених ґрунтів [80]; ДСТУ 8906:2019 Планування та проектування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги [81]; ДСТУ 9214:2023 Автомобільні дороги. Терміни та визначення понять [83]; ДСП 173–96 Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів. Зі змінами [71]; НПАОП 63.21-1.01-09. Правила охорони праці під час будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг [156]; ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво. Зі змінами № 1 та № 2 [57]; ДБН А.3.1-5:2016 Організація будівельного виробництва [44]; ДСТУ Б В.2.7-119:2011 Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Технічні

умови [86]; ДСТУ Б В.2.7-319:2016 Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Методи випробувань [87]; ДСТУ 8959:2019 Асфальтобетонні суміші та асфальтобетон дорожні на основі бітумів, модифікованих полімерами. Технічні умови [82]; СОУ 42.1-37641918-085:2018 Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання [245]; СОУ 42.1-37641918-035:2018 Автомобільні дороги. Ресурсні елементні кошторисні норми на ремонтно-будівельні роботи. Зміна № 1 [244]; СОУ 42.1-37641918-035:2018 Автомобільні дороги. Ресурсні елементні кошторисні норми на ремонтно-будівельні роботи. Зміна № 2 [243]. Безумовно, наведений перелік не є вичерпним і може бути доповнений залежно від поставлених перед експертами завдань та змін у нормативно-технічній базі.

Окрім нормативно-технічних актів, судовий експерт під час досліджень може використовувати лист № 7/98 від 03.03.98 Державного комітету статистики України, державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України щодо заповнення форми КБ-2в «Акт приймання виконаних підрядних робіт», а також методичні матеріали з проведення судових дорожньо-технічних експертиз: «Методика встановлення фактичних обсягів та вартості виконаних робіт за звітною документацією», реєстраційний код 10.6.17 [133]; а також інші методичні матеріали, зокрема такі: «Судово-автодорожня експертиза: зміст і науково-методичний базис» [217]; «Рекомендації щодо оцінки зчіпних якостей дорожніх покриттів з урахуванням неоднорідності по площі проїзної частини» [214], «Оцінка безпеки руху на автомобільних дорогах з урахуванням факторів ризику. Автомобільні дороги і дорожнє будівництво» [6]; «Експертне дослідження техніко-експлуатаційних показників автомобільних доріг у неординарних дорожніх умовах» [90]; «Методика встановлення причинно-наслідкового зв'язку між дорожніми умовами та ДТП у місцях їх концентрації» [143]; Методичні рекомендації «Комплексне дорожньо-технічне і автотехнічне дослідження впливу стану дорожнього покриття та інженерного облаштування автомобільної дороги на

факт ДТП» [149]; «Методичні рекомендації з дослідження стану доріг та дорожніх умов у межах виконання будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертиз» [148] (відповідно до затвердженого Міністерством юстиції України «Переліку рекомендованої науково-технічної літератури, що використовується під час проведення судових експертиз» від 08.05.2018 р., №1467/5 (із змінами та доповненнями) [154, 190].

Загалом, під час оформлення вступної, дослідницької та заключної частин висновку судовий експерт має чітко дотримуватися наведених вище та інших вимог профільної Інструкції [100].

Дослідження проводиться та дослідницька частина висновку експерта оформлюється відповідно до такого алгоритму дій судового експерта.

Спочатку визначається об'єкт, наприклад, вказується про те, що дослідженню підлягає певна ділянка автомобільної дороги та інженерних споруд на ділянці (км ... км ...) автомобільної дороги (шифр, найменування) та вказуються конкретні ділянки, що підлягали огляду (км0+... – км0+...; км0+... і так далі). Ця ділянка може бути визначена відповідно до виконавчих схем або вказана безпосередньо представником підрядної організації (інженером з технічного нагляду); у деяких випадках визначається згідно з пікетними прив'язками, вказаними в актах прихованих робіт із холодного фрезерування.

Наводиться перелік методів дослідження та використане обладнання. Наприклад: «Під час проведення дослідження використовувались такі вимірювальні та технічні засоби: дорожнє вимірювальне колесо «NEDO» (зав. №..., свідоцтво про калібрування робочого засобу вимірювальної техніки №...), рулетка вимірювальна «MasterTOOL» P10 (зав. № ... свідоцтво про калібрування робочого засобу вимірювальної техніки № ...), лінійка вимірювальна металева ціною поділки 1 мм (зав. №... свідоцтво про калібрування робочого засобу вимірювальної техніки № ...), фотофіксація відбувалася за допомогою фотоапарату «SONY» (умови фотофіксації)».

Указується те, що аналізування наданої документації проводилося шляхом зіставлення акта виконаних робіт із наданою документацією відповідно

до вимог нормативних документів. У разі проведення досліджень та розрахунків у стаціонарних умовах зазначається про це.

Відповідно до «Методики встановлення фактичних обсягів та вартості виконаних будівельних робіт за звітною документацією» для визначення відповідності фактичної вартості будівництва та обсягів виконаних робіт, експертові (експертам) необхідно ознайомитися з такими документами: договором на будівництво; проектною документацією (дефектним актом, якщо складання проекту не передбачено договором), у тому числі проектно-кошторисною документацією на будівництво об'єкта в повному обсязі; виконавчою документацією (це акти виконаних робіт – форма КБ-2в, звіти про нормативне використання матеріалів – форма М-29, довідки про вартість виконаних робіт – форма КБ-3, акти на приховані роботи тощо) в повному обсязі; сертифікатами відповідності на використані будівельні матеріали, інженерне обладнання та устаткування; актами вводу в експлуатацію [133].

Наступним етапом судовий експерт (тут і далі – маємо на увазі, що дослідження можуть проводитися комісією експертів) повинен навести норми, відповідно до яких мали виконуватися ті чи інші роботи. Тобто наводиться нормативна база, відповідно до якої буде проводитися аналіз. Наприклад:

У СОУ 42.1–37641918–035:2018 [243, 244] вказано:

«1. СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ

1.1 Цей нормативний документ містить ресурсні елементні кошторисні норми (витрати труда робітників-будівельників та машиністів, норми часу експлуатації будівельних машин та механізмів, кошторисні норми витрат будівельних матеріалів) на роботи з капітального та поточних ремонтів автомобільних доріг загального користування та мостів (далі – РЕКН).

1.2 Ці РЕКН розроблені для визначення вартості ремонтів автомобільних доріг і мостів у поточних цінах на матеріально-технічні й трудові ресурси.

1.3 РЕКН визначають середньогалузевий рівень витрат ресурсів на прийняту будівельну техніку, технологію та організацію виконання ремонтно-будівельних робіт і можуть використовуватися всіма замовниками і

підрядниками незалежно від форми власності.

1.4 Отримані на підставі РЕКН дані про склад і обсяги ресурсів можуть бути використані для визначення тривалості робіт, складання технологічної документації й визначення норм витрат і списання матеріалів.

1.5 РЕКН можуть бути застосовані при виконанні робіт із нового будівництва, реконструкції та експлуатаційного утримання автомобільних доріг та мостів при відсутності таких норм у державних чи відомчих нормативних документах, за умови, що технологія, склад робіт та перелік ресурсів аналогічні тим, що наведені РЕКН» [243, 244].

Вимогами ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво [57] вказано таке:

«21 ПРИЙМАННЯ РОБІТ

21.1 При прийманні закінчених робіт необхідно провести детальний огляд об'єкта та виконати контрольні заміри, перевірку результатів інструментальних вимірів і показників лабораторних випробувань з окремих видів робіт і порівняти їх з технічною документацією згідно з вимогами ДБН А 3.1-5:2016 [44].

21.2 При прийманні закінчених робіт використовується метод порівняння фактичних значень контрольованих показників у кінцевій продукції з проектними і допустимими їх значеннями.

Якщо хоч один з показників по конкретному елементу не відповідає допустимому його значенню, тоді виконана робота по цьому елементу в обсязі розповсюдження дефекту не підлягає прийманню і потребує необхідної доробки» [57].

Вимогами ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво» (Зміна №1) [57] передбачено таке:

«20.8.10 Коефіцієнт ущільнення асфальтобетонних сумішей у шарах дорожнього одягу повинен бути не менше ніж:

0,99 – для щільного асфальтобетону з гарячих сумішей для дорожнього покриття;

0,98 – для щільного асфальтобетону з гарячих сумішей для шарів дорожньої основи та вирівнюючого шару;

0,97 – для пористого та високопористого асфальтобетону з гарячих сумішей;

0,96 – для асфальтобетону із холодних сумішей» [57].

Вимогами ДБН А.3.1-5:2016 «Організація будівельного виробництва» [44] передбачено:

«3.2.4 виконавча документація.

Документація, яка засвідчує особливості виконання будівельних робіт на об'єкті будівництва, відображає методи та умови їх виконання, підтверджує фактичні параметри їх результатів <...>

3.2.9 приховані роботи.

Будівельні роботи, результати яких закриваються подальшими роботами і потребують перед цим підтвердження їх відповідності вимогам проектної документації <...>.

4.8 За результатами виконаних будівельних робіт має бути оформлена виконавча документація. Перелік необхідної виконавчої документації, визначений відповідно до вимог нормативних документів щодо виконання відповідного виду робіт на конкретному об'єкті будівництва, має бути наведений у ПВР.

До виконавчої документації належать:

- а) загальний журнал робіт (додаток А);
- б) спеціальні журнали з окремих видів робіт, перелік яких установлюється в проекті організації будівництва залежно від видів робіт (додаток Б);
- в) журнал авторського нагляду та звітна документація щодо виконання робіт із науково-технічного супроводу (за наявності на об'єкті будівництва науково-технічного супроводу) відповідно до ДБН В.1.2-5:2007 [51];
- г) акти на закриття прихованих робіт (додаток В);
- д) акти проміжного прийняття відповідальних конструкцій (додаток Г);

- е) виконавчі схеми відповідно до ДБН В.1.3-2:2010 [52];
- ж) документи щодо випробувань та лабораторного контролю матеріалів та конструкцій;
- і) акти випробування устаткування, інженерних систем, мереж та обладнання;
- к) інша документація, передбачена нормативними документами на виконання конкретного виду будівельних робіт» [45].

Таким чином, судовий експерт створює ідеальну модель сукупності нормативів, відповідно до яких має виконуватися та яким має відповідати комплекс ремонтно-будівельних робіт на об'єкті дорожньої інфраструктури.

Наступний крок в алгоритмі дій судового експерта передбачає викладення переліку та змісту конкретних документів, відповідно до яких виконувалися роботи: договори між Замовником та Виконавцем (як правило, вказують предмет договору, вид послуг (експлуатаційне утримання, аварійні роботи); місцезнаходження/місце надання послуг (ділянка км 0+000 – км ...+... автомобільної дороги(шифр) , найменування "... " уобласті); спектр надання послуг (1 послуга чи інше). Важливим є наведення умов договору¹, наприклад: «<...> експлуатаційне утримання має здійснюватися згідно із нормами чинного законодавства України: нормативно-правових актів, інших нормативно-технічних актів дорожнього господарства. У випадку, якщо протягом строку дії цього договору відбудеться зміна норм законодавства та/або державних будівельних норм, стандартів, технічних та інших правил у дорожній сфері (у тому числі, набрання чинності новими нормами), Виконавець зобов'язаний здійснювати експлуатаційне утримання відповідно до чинної редакції таких змін. <...> Виконавець приймає від Замовника право надати послуги з усунення аварійних ситуацій, які виникли в результаті непередбачуваних руйнувань автомобільних доріг та інженерних споруд на об'єкті, відповідно до вимог статті 9 Закону України «Про дорожній рух»<...>. Послуги надаються з урахуванням вимог СОУ 42.1–37641918–035:2018

¹ Усі приклади, наведені в цьому підрозділі, узято з експертної практики ННЦ ІСЕ.

"Автомобільні дороги. Ресурсні елементні кошторисні норми на ремонтно-будівельні роботи" [243, 244]; СОУ 42.1–37641918–085:2018 «Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання в межах виділених фінансових ресурсів» [245] <...>».

Крім того, судовий експерт обов'язково зазначає в дослідницькій частині висновку вимоги договору щодо якості, наприклад: « <...> Виконавець повинен надати передбачені цим договором послуги Замовнику, якість яких відповідає умовам та вимогам норм чинного законодавства України, нормативно-правових актів, норм та стандартів та іншого нормативно-правового регулювання у сфері дорожнього господарства. Виконавець несе відповідальність за якість наданих послуг <...>.

Замовник здійснює контроль за ходом, якістю, вартістю та обсягами виконання послуг відповідно до частини першої статті 849 Цивільного кодексу України та у порядку, передбаченому цим Договором. Замовник має право контролювати якість і обсяг матеріальних ресурсів в процесі надання послуг на об'єкті. Замовник призначає свого представника, який постійно контролює якість та кількість виконаних Виконавцем послуг, про що письмово повідомляє Виконавця <...>.

<...> У разі виявлення порушень умов цього Договору, кошторисної документації, будівельних норм, правил, стандартів, інших нормативних документів, Замовник зобов'язаний видати Виконавцю письмовий припис про усунення і не повинен приймати надані послуги до усунення допущених недоліків, а за необхідності – про призупинення надання послуг <...>».

Крім того, наводяться й позиції договору щодо його ціни, наприклад: «<...> Ціна цього договору становить, ... грн (сума (прописом).....грн. 00 коп.), у тому числі ПДВ 20 % –,.... грн . Договірна ціна є динамічною та затверджена Протоколом узгодження договірної ціни (Додаток № 2). <...> Договірна ціна та вартість виконаних робіт (послуг) і понесених витрат визначена згідно з СОУ 42.1 37641918

085:2018 [245] «Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання» з використанням комп'ютерних кошторисних програмних комплексів, рекомендованих для застосування Міністерством регіонального розвитку та будівництва України <...> Договірна ціна (Додаток №1) розраховується в розрізі об'єкту з урахуванням субпідрядників (за наявності) <...>. Кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, що враховуються в договірній ціні, призначені на відшкодування збільшення вартості трудових і матеріально-технічних ресурсів, спричиненого інфляцією, що може відбутися протягом строку надання послуг. Відшкодування за рахунок цих коштів здійснюється на підставі наданих Виконавцем підтверджуючих документів та розрахунків (накладних на придбані матеріально технічні ресурси, довідки щодо результатів проведеного моніторингу цін за підписом керівника, комерційних пропозицій щодо вартості матеріалів від постачальників, розрахунку фактичних витрат вартості експлуатації машин та механізмів, розрахунку середньомісячної заробітної плати одного працівника в режимі повної зайнятості, яку Виконавець планує отримувати на об'єкті на відповідний рік) <...>. За наявності матеріальних ресурсів, отриманих від розбирання конструкцій, знесення споруд або отриманих шляхом добування попутно наданню послуг, комісійно оформлюється акт, щодо визначення обсягів та придатності вищевказаних матеріалів, для подальшого використання при виконанні послуг з предмету договору <...>» (вище наведено приклади опису умов договору з експертних проваджень ННЦ ICE).

Після викладення умов договору між Замовником та Виконавцем судовий експерт має навести перелік та провести аналіз позицій договору й інших документів, що слугуватимуть йому в подальших дослідженнях, як вихідні дані:

- договірна ціна на послугу; вид договірної ціни на послугу та її вартість;
- інформація з довідок про вартість виконаних будівельних робіт за певні періоди, вказується, що кожна довідка підписана та скріплена печатками

Замовника та Виконавця;

– інформація про акти приймання виконаних будівельних робіт (їх реквізити (№ ... за ... 20 ... р.) до Договору (№ ... від...20.... р.) на суму (... грн), вказується, що кожен з актів підписаний та скріплений печатками Замовника та Виконавця;

– інформація про акти прихованих робіт, їх реквізити (№ ... від....) з послуги ... (детальний опис послуги: улаштування вирівнювальних шарів основи автогрейдером; з холодного фрезерування а/б покриття фрезою; з розливу в'язучих матеріалів автогудронатором тощо);

– інформація із загального журналу робіт по об'єкту за договором № ... від....».

Після цього експерт переходить до стадії дослідження якості асфальтобетону. На цій стадії здійснюють дослідження згідно з методами випробувань, наведеними в ДСТУ Б В.2.7-319:2016 «Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Методи випробувань» [87]. Вказується місце та умови проведення випробувань (адреса, лабораторія, сертифікат про підтвердження компетентності від ... №..., строк його дії).

Вимогами ДСТУ Б В.2.7-319:2016 «Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Методи випробувань» [87] передбачено, що для контролю якості асфальтобетону з конструктивних шарів дорожнього одягу відбирають проби у вигляді циліндричних кернів або вирубок прямокутної форми. Проби відбирають для шарів з сумішей:

– асфальтобетонних гарячих, асфальтополімербетонних та щебенево-мастикових – не раніше ніж через добу після їх влаштування,

– асфальтобетонних та асфальтополімербетонних холодних – не раніше ніж через 15 діб після їх влаштування.

Для перевіряння якості асфальтобетону з конструктивних шарів дорожнього одягу відбирають проби у вигляді циліндричних кернів або вирубок прямокутної форми.

Проби відбирають для шарів з сумішей:

– асфальтобетонних гарячих, асфальтополімербетонних та щебенево-мастикових – не раніше ніж через 1 добу після їх влаштування;

– асфальтобетонних та асфальтополімербетонних холодних – не раніше ніж через 15 діб після їх влаштування.

Проби з асфальтобетонних шарів дорожнього одягу відбирають у вигляді циліндричних зразків-кernів діаметром не менше ніж 100 мм, використовуючи керновідбірник, або у вигляді вирубки прямокутної форми розміром не менше ніж 0,25 м х 0,25 м та не більше ніж 0,5 м х 0,5 м, використовуючи наріжчик швів або мотоблок з алмазним кругом.

Зразки-кernи або вирубки відбирають на відстані (200–300) м від початку ділянки влаштованого шару та один від одного в поздовжньому напрямку, рівномірно по ширині влаштованого шару. Для ділянок невеликої довжини, що не забезпечує можливість відбирання не менше ніж трьох проб, зразки-кernи або вирубки відбирають через рівні проміжки по всій ширині влаштованого шару.

Пробу ідентифікують, оформлюючи акт відбирання проб за формою, наведеною в додатку. В акті зазначають дату та місце відбирання проби, вид проби (зразок-кern або вирубка), розміри й загальну товщину проби та визначають зчеплюваність між конструктивними шарами (за потреби).

Зчеплюваність вважають задовільною, якщо під час вилучення проби з дорожнього одягу вона зберігає монолітність та не розділяється на окремі частини в місцях контактних поверхонь під час удару молотком масою близько 1 кг.

Вирубки прямокутної форми розміром не менше ніж 0,25х0,25 м та не більше ніж 0,5х0,5 м вирізають за допомогою наріжчика швів або мотоблоків з алмазним кругом. Циліндричні kernи діаметром не менше ніж 100 мм висвердлюють за допомогою керновідбірника. З вирубки випилюють три зразки з незруйнованою структурою для визначення середньої густини і водонасичення асфальтобетону в конструктивних шарах дорожнього одягу.

Зразки випилюють у формі, що наближається до прямокутного

паралелепіпеда з максимальними розмірами ширини і довжини (10 ± 1) см, та товщиною, що визначається розміром конструктивного шару. Наявність тріщин у зразках не допускається. Окремі шари зразків-кернів випробовують цілими. Допускається, за необхідності, керни розпилювати або розділяти на окремі частини за розмірами, що залежать від крупності мінеральних зерен, згідно з ДСТУ Б В.2.7–119: 2016 <...>» [87].

Вимогами ДСТУ Б В.2.7-119:2011 «Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Технічні умови» [86] передбачено, що контроль якості укладання та ущільнення асфальтобетонної суміші і якості асфальтобетону в покритті здійснюють шляхом відбору кернів або вирубок у порядку, встановленому ДБН В.2.3-4:2015 [57], та їх випробовування.

У процесі випробування визначають для зразків-кернів або зразків, відокремлених від вирубки:

- середню густину;
- водонасичення;
- гранулометричний склад та вміст бітуму.

Для зразків, виготовлених із переформованої суміші в лабораторії згідно з ДСТУ Б В.2.7–319::2016 [87], визначають:

- середню густину;
- водонасичення;
- границю міцності за стиску за температур 20 °C та 50 °C.

Діаметр відібраних та наданих на дослідження кернів з асфальтобетонного покриття має становити не менше 100 мм.

Із метою визначення фізико-механічних властивостей згідно з методами, наведеними в ДСТУ Б В.2.7-319:2016 [87], надані зразки асфальтобетону у вигляді кернів групують в об'єднану пробу й формують певну кількість переформованих кернів для подальших випробувань. Також частина об'єднаної проби виділяється для визначення мінерального складу суміші верхнього шару покриття з асфальтобетону методом випалювання.

Вимогами ДСТУ Б В.2.7-119:2011 [86] групи, вид та типи асфальтобетону

за складом мінеральної частини зводяться в таблиці зернових складів мінеральної частини гарячої суміші, що наочно демонструють показники груп, різновидів, типів та видів асфальтобетону, вміст за масою мінеральних зерен, менших за даний.

З метою встановлення відповідності типу верхнього шару асфальтобетону типу, вказаному в первинно-звітній документації, визначається гранулометричний склад об'єднаної проби асфальтобетону, відібраного з покриття. Результати групуються в таблицю. Табличні дані порівнюються з даними згідно з виконавчою документацією, а саме, актами приймання виконаних робіт. Порівнянням установлюється збіжність або розбіжність отриманих результатів.

Наступний етап дослідження – визначення фізико-механічних властивостей наданих на дослідження зразків асфальтобетону, відібраних на окремих ділянках автомобільної дороги. Результати дослідження зводяться в таблицю, де порівнюються виявлені фактичні значення параметрів зразків з непорушеною структурою (середня щільність, водонасичення, вміст бітуму (у % за масою понад 100% мінеральних складових), переформованих зразків (середня густина, водонасичення, гранична міцність на стиску Мпа, при температурі 20⁰С, 50⁰С) із вимогами ДСТУ Б В 2.7-119 [86], на підставі чого роблять проміжні висновки: відповідає кожний зразок вимогам ДСТУ чи не відповідає.

Крім того, визначається наявність мінерального порошку в складі асфальтобетону: під час дії на мінеральну частину сульфатної кислоти відбувається відповідна реакція.

Визначають також і коефіцієнт ущільнення, який має відповідати вимогам п. 20.8.10 ДБН В.2.3-4:2015 Зміна 1 [57]. Відповідно до вимог для верхнього шару покриття коефіцієнт ущільнення має становити 0,99.

Фактичний коефіцієнт ущільнення для шару покриття розраховується за формулою:

$$K = \frac{\rho_{\text{факт}}}{\rho_{\text{переформ}}}, \quad (2.1),$$

де K – коефіцієнт ущільнення для шару покриття;

$\rho_{\text{факт}}$ – середня густина зразка із конструктивного шару, г/см³;

$\rho_{\text{переформ}}$ – середня густина переформованого зразка, г/см³.

На підставі аналізу результатів проведених досліджень визначається відповідність типу верхнього шару асфальтобетону типу, вказаному в первинно-звітній документації. Це дає підстави для констатації факту відповідності (невідповідності) коефіцієнту ущільнення вимогам п. 20.8.10 ДБН В.2.3-4:2015 [57].

За результатами досліджень за наведеними вище стадіями та етапами можна дійти висновку про те, що фізико-механічні показники асфальтобетонного покриття, укладеного в ході виконання робіт, відповідають (або не відповідають) чинним нормам та стандартам, а саме, вимогам ДСТУ Б В.2.7–119:2011 Суміші асфальтобетонні й асфальтобетон дорожній та аеродромний. Технічні умови. Зміна № 1 [86] та ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво [57].

Після цього проводяться дослідження обсягів фактично виконаних робіт. Із цією метою аналізу піддаються дані актів приймання виконаних будівельних робіт форми КБ-2в. При цьому перевірятися можуть всі види робіт відповідно до актів приймання, сукупність яких наведемо як приклад:

Основний проїзд:

- очищення проїзної частини від нанесеного ґрунту автогрейдером;
- очищення покриття навісною щіткою на базі поливально-мийної машини;
- очищення проїзної частини від нанесеного ґрунту біля бордюрів вручну з використанням навантажувача і трактора з причепом;
- перевезення ґрунту самоскидами;
- холодне фрезерування асфальтобетонного покриття фрезою при певній глибині фрезерування;

- перевезення асфальтогрануляту на певну відстань;
- розлив в'язучих матеріалів автогудронатором певною місткістю;
- влаштування вирівнювального шару з дрібнозернистої щільної асфальтобетонної суміші асфальтоукладачем, при певній ширині укладання;
- ущільнення асфальтобетонного шару котком дорожнім самохідним вібраційним гладковальцевим певною масою (4 т);
- ущільнення асфальтобетонного шару котком дорожнім самохідним вібраційним на пневмоколісному ході певною масою (8 т);
- ущільнення асфальтобетонного шару котком дорожнім самохідним вібраційним комбінованої дії певною масою (16 т);
- ліквідація вибоїн асфальтобетонного покриття із фрезеруванням на певну глибину (0,3 м), певною площею ремонту (щільною дрібнозернистою асфальтобетонною сумішшю тип А) з підґрунтьовкою бітумною емульсією 50 %;
- ліквідація вибоїн асфальтобетонного покриття із фрезеруванням на певну глибину (0,5 м), певною площею ремонту (щільною дрібнозернистою асфальтобетонною сумішшю тип А) з підґрунтьовкою бітумною емульсією 50 %;
- ліквідація вибоїн асфальтобетонного покриття із фрезеруванням на певну глибину (1 м), певною площею ремонту (щільною дрібнозернистою асфальтобетонною сумішшю тип А) з підґрунтьовкою бітумною емульсією 50 %;
- ліквідація вибоїн асфальтобетонного покриття без розламування старого покриття певною площею ремонту при певній товщині шару (щільною дрібнозернистою асфальтобетонною сумішшю тип А) з підґрунтьовкою бітумною емульсією 50 %;
- засипання промоїн і просідань асфальтогранулятом товщиною шару, що підлягає ущільненню;
- робота на відвалі бульдозера.

Земляні роботи та узбіччя:

- планування узбіч автогрейдером середнього типу;
- ремонтне планування узбіч вручну;
- прибирання сміття на узбіччях;
- перевезення будівельного сміття самоскидами;
- навантаження сипких матеріалів у транспортні засоби екскаватором.

Розбирання зруйнованої штучної споруди (без руху):

- розробка ґрунту в котлованах екскаватором з навантаженням у транспортні засоби;
- перевезення ґрунту самоскидами;
- розламування цементобетонного покриття екскаватором з гідромолотом;
- навантаження сипких матеріалів у транспортні засоби екскаватором;
- навантаження сторонніх предметів;
- перевезення будівельного сміття самоскидами;
- розбирання дорожніх покриттів та основ асфальтобетонних.

Влаштування тимчасової переправи:

- обрізування та проріджування крон дерев;
- вирізування сухих гілок з використанням автогідропідіймача;
- навантаження матеріалів на транспортні засоби вручну;
- перевезення будівельного сміття самоскидами;
- укладання сталевих труб, діаметр (мм);
- гідравлічне випробування трубопроводів;
- розробка ґрунту в котлованах екскаватором із навантаженням у транспортні засоби;
- перевезення ґрунту самоскидами на певну відстань;
- розрівнювання ґрунту при відсипанні насипів бульдозером при певній товщині шару;
- ущільнення земляного полотна котком дорожнім самохідним на пневмоколісному ході певною масою (т);
- планування верху земляного полотна й основи автогрейдером;

- улаштування вирівнювальних шарів основи автогрейдером із щебенево-піщаної суміші;
- улаштування вирівнювального шару із дрібнозернистої щільної асфальтобетонної суміші типу А асфальтоукладачем, при певній ширині укладання;
- ущільнення асфальтобетонного шару котком дорожнім самохідним вібраційним гладковальцевим певною масою (4 т);
- ущільнення асфальтобетонного шару котком дорожнім самохідним вібраційним гладковальцевим певною масою (8 т);
- ущільнення асфальтобетонного шару котком дорожнім самохідним вібраційним на пневмоколісному ходу певною масою (16 т);
- ущільнення асфальтобетонного шару котком дорожнім самохідним вібраційним комбінованої дії певною масою (16 т).

Наступний етап – дослідження підготовчих робіт, укріплення узбіч тощо. Аналізу піддаються акти на приховані роботи, наприклад: із холодного фрезерування асфальтобетонного покриття фрезою, роботи з улаштування вирівнювальних шарів основи із ЩПС (щебенево-піщаної суміші), розлив в'язучих матеріалів тощо. Ці види робіт належать до прихованих робіт. У разі, якщо відповідні документи підписані представниками Підрядника та Замовника, то на підставі актів на приховані роботи ці види робіт приймаються умовно виконаними.

Під час огляду окремих ділянок об'єкта дорожньої інфраструктури експерт має зафіксувати наявність укріплених узбіч та заміряти ширину улаштованих узбіч та їхню товщину. Якщо товщина узбіч не замірялася, то ці види робіт за умов їх наявності приймаються умовно виконаними згідно із наданим журналом ведення робіт Кб-6.

Перевіряється й наявність наданих на дослідження матеріалів, журналу ведення робіт, у якому має бути вказано про виконання робіт із розбирання зруйнованих штучних споруд та улаштування тимчасової переправи. На підставі вказаних даних роботи з влаштування тимчасової переправи та

розбирання зруйнованої штучної споруди можуть бути прийняті як умовно виконані.

Наступний етап дослідження пов'язаний з аналізом обсягів робіт з улаштування вирівнювального шару покриття з асфальтобетонної суміші та ліквідації вибоїн. На цьому етапі експерт з'ясовує обсяг виконаних робіт з укладання вирівнювального шару покриття із асфальтобетону на об'єкті дорожньої інфраструктури згідно з актами виконаних робіт (указується маса (т) та площа (м^2)). Аналізуються акти приймання виконаних робіт з ліквідації вибоїн асфальтобетонного покриття. При цьому звертають увагу на наявність схем виконання робіт, на підставі чого встановлюється площа та визначаються обсяги та, відповідно, вартість виконання робіт з ліквідації вибоїн асфальтобетонного покриття. У разі відсутності вказаних схем – експерт має зазначити про неможливість фактичного вирішення цього питання (у разі, якщо роботи з ліквідації вибоїн проводяться вперше, можна визначити площу виконаного ремонту, замірявши «латки» на дорозі). Роботи з ліквідації вибоїн асфальтобетонного покриття на об'єкті приймаються умовно виконаними.

У разі, коли в наданих на дослідження матеріалах відсутні схеми виконання робіт, то огляд об'єкта дорожньої інфраструктури проводився згідно з пікетною прив'язкою, вказаною в актах прихованих робіт із холодного фрезерування. Експерт у такому разі вказує, що згідно з результатами огляду окремих ділянок об'єкта дорожньої інфраструктури ним було встановлено площу виконаних робіт з улаштування вирівнювального шару (наприклад, із дрібнозернистої щільної асфальтобетонної суміші типу А) та його товщину. При цьому він має зазначити, що площа виконаних робіт відповідає (або не відповідає) вказаній в актах виконаних робіт.

Для встановлення відповідності фактичних обсягів виконаних робіт обсягам, зазначеним в актах виконаних робіт з укладання вирівнювального шару покриття з асфальтобетону на об'єкті дорожньої інфраструктури, необхідно порівняти розрахункову товщину цього шару (згідно з актами виконаних робіт) із фактичною товщиною, встановленою на основі експертних

досліджень, що визначається за формулою:

$$V \frac{m}{p} = \dots \text{ м}^3; \quad (2.2)$$

$$h = \frac{V}{S} = \dots \text{ м} \approx \dots \text{ см} \quad (2.3),$$

де V – об’єм асфальтобетонної суміші, м^3 ;

m – маса укладеної асфальтобетонної суміші асфальтоукладальниками, згідно з актами виконаних робіт, т;

p – густина щільного дрібнозернистого асфальтобетону типу А, встановлена згідно з дослідженнями якості, $\dots \text{т/м}^3$;

S – площа укладання вирівнювального шару покриття з асфальтобетонної суміші на об’єкті, визначена згідно з актами виконаних робіт, м^2 ;

h – товщина (висота) вирівнювального шару покриття з асфальтобетону на об’єкті дорожньої інфраструктури, м.

Згідно з результатами огляду зафіксовані товщини на окремих ділянках виконання робіт з улаштування вирівнювального шару із асфальтобетону вносять до таблиці, яка наочно показує всі отримані результати: номер керну (або вирубки), конкретне місце та товщину шару.

Порівнюючи фактичну середню товщину, встановлену за результатами огляду об’єкта дорожньої інфраструктури, із товщиною вирівнювального шару, отриманою шляхом розрахунків даних наданих документів, можна дійти висновку, що зазначена товщина відповідає (або не відповідає) розрахунковій товщині, яка встановлена на основі обсягів виконаних робіт, указаних в актах виконаних робіт. Отже, для встановлення фактичного обсягу виконаних робіт з улаштування вирівнювального шару покриття із асфальтобетонної суміші необхідно перерахувати масу асфальтобетонної суміші, виходячи з фактичної товщини шару, за формулами:

$$V = S \cdot h = \dots \text{ м}^3; \quad (2.4)$$

$$m = p \cdot V = \dots \text{ т}, \quad (2.5),$$

де V – об’єм асфальтобетонної суміші, м^3 ;

m – маса укладеної асфальтобетонної суміші асфальтоукладальниками, згідно з актами виконаних робіт, т;

ρ – густина щільного дрібнозернистого асфальтобетону типу А, встановлена згідно з дослідженнями якості, ...т/м³;

S – площа укладання вирівнювального шару покриття із асфальтобетонної суміші на об'єкті, визначена згідно з актами виконаних робіт, м²;

h – висота (товщина) шару асфальтобетону, м.

Таким чином, можна розрахувати фактичний обсяг виконаних робіт з улаштування вирівнювального шару із асфальтобетонної суміші на окремих ділянках досліджуваного об'єкта дорожньої інфраструктури, порівняти його з даними, внесеними до актів виконаних робіт, та дійти висновку про відповідність (або невідповідність) цих величин у частині обсягів улаштування вирівнювального шару із щільної асфальтобетонної суміші на певних ділянках.

На підставі всіх проведених досліджень робиться їх узагальнення відповідно до результатів, отриманих за наведеним вище алгоритмом дій експерта. При цьому експерт має зазначити таке:

1. Відповідно до отриманих результатів досліджень фізико-механічних властивостей асфальтобетону коефіцієнт ущільнення відповідає (або не відповідає) визначеним нормам, отже, експертові слід констатувати, що обсяги виконаних робіт з ущільнення вирівнювального шару, які внесені до актів виконаних робіт та фактично виконувались на окремих ділянках об'єкта дорожньої інфраструктури, відповідають (або не відповідають) обсягам, зазначеним в актах виконаних робіт.

2. Результати досліджень обсягів фактично виконаних будівельних робіт, що внесені в акти приймання виконаних робіт на об'єкті дорожньої інфраструктури, рекомендується зводити в таблицю, в якій вміщуються такі дані: перший стовпчик – номер за порядком; другий стовпчик – шифр нормативу; третій стовпчик – опис найменування робіт і витрат (одиниця виміру в акті КБ-2в); четвертий стовпчик – обсяг, згідно з актом КБ-2в; п'ятий

стовпчик – дані результатів обстеження та дослідження (фактичні); шостий стовпчик – результат згідно з дослідженням (роботи виконані, умовно виконані, роботи не виконані або виконані в певному обсязі (вказати, в якому)).

Як зразок, наведемо подібного роду табл. 2.1 із наглядового провадження (архів ННЦ ІСЕ), де зведено відомості з фактичного дослідження об'єкта дорожньої інфраструктури та за наданими документами.

За результатами дослідження, викладеними в таблиці, судовий експерт формулює проміжні висновки за певними видами робіт: робота та об'єм використаного матеріалу приймаються як умовно виконані; фактичний об'єм використаної суміші не відповідає об'єму, зазначеному в акті виконаних робіт; фактичний об'єм використаної суміші згідно з натурно-інструментальним обстеженням відповідає об'єму, зазначеному в акті виконаних робіт, тощо.

Подальший етап стосується дослідження вартості виконаних робіт. Для визначення вартості фактично виконаних робіт по об'єкту дорожньої інфраструктури експертом складається кошторис із дотриманням вимог Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування [188] або Настанови з визначення вартості будівництва [125]. При цьому застосовують програмний комплекс «Будівельні технології – КОШТОРИС» (або програмний комплекс «АВТОМАТИЗОВАНИЙ ВИПУСК КОШТОРИСІВ» – ПК АВК-5). Указаний кошторис складається з урахуванням даних про обсяги фактично не виконаних робіт, зазначених у таблиці, зразок якої подано вище. Різниця між вартістю фактично виконаних робіт та вартістю робіт, які внесені до актів виконаних робіт (КБ-2в), дорівнює вартості фактично не виконаних робіт, про що зазначається в синтезуючій частині висновку, на підставі якої й формулюється відповідний заключний висновок.

Таблиця 2.1

№ п/п	Шифр і № позиції нормативу	Найменування робіт і витрат. Одиниця виміру. в акті КБ-2в	Обсяг, зазначений в акті КБ-2в	Обсяг фактичний	Результат дослідження
1	2	3	4	5	6
Локальний кошторис 02-01-01					
Капітальний ремонт дороги по вулиці ... (код ДК 021:2015 45230000-8-Будівництво трубопроводів, ліній зв'язку та електропередач, шосе, доріг, аеродромів і залізничних доріг; вирівнювання поверхонь)					
Розділ. Підготовчі роботи проїзної частини дороги (з асфальтобетону)					
1	КР18-3-1 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 К=1,2	Знімання асфальтобетонних покриттів доріг за допомогою машин для холодного фрезерування асфальтобетонних покриттів шириною фрезерування 2100 мм та глибиною фрезерування 50 мм (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на іншій)	5,05	5,05	Робота приймається як умовно виконана
		1000 м2			
2	КР18-3-2 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 К=1,2 К=5	На кожні 10 мм зміни глибини фрезерування додавати або виключати (глибина 100 мм) (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на іншій)	5,05	5,05	
		1000 м2			
Розділ. Дорожній одяг (дорога)					
3	КР18-20-4 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 К=1,2	Улаштування підстильних та вирівнювальних шарів основи зі щебеню (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	3	3	Робота та об'єм використаного матеріалу приймаються як умовно виконані
		100 м3			
4	С1421-9723	Щебінь шлаковий для дорожнього будівництва, фракції 40-70мм, марка М600	-378	-378	
		м3			
5	С1421-9723	Щебінь шлаковий для дорожнього будівництва, фракції 40-70мм, марка М1000	378	378	
		м3			
6	КР18-20-2 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 К=1,2	Улаштування підстильних вирівнювальних шарів основи з піщано-гравійної суміші, жорсткості, середньою товщиною 100 мм (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	4,8	4,8	Робота та об'єм використаного матеріалу приймаються як умовно виконані
		100 м2			
7	КР18-58-1 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 К=1,2	Розливання в'язучих матеріалів (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	3,456	3,456	Робота та об'єм використаного матеріалу приймаються як умовно виконані
		т			
8	КР18-44-1 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 К=1,2	Улаштування нижнього шару покриття товщиною 70 мм з гарячих асфальтобетонних сумішей асфальтоукладачем при ширині смуги до 3,5 м (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	4,8	4,8	Площа виконаних робіт відповідає площі, зазначеній в акті виконаних робіт. Товщина шару не відповідає зазначеній в акті виконаних робіт товщині (8-5,9=2,1 см)
		1000 м2			
9	КР18-44-1 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 К=1,2; К=2	На кожні 5 мм зміни товщини нижнього шару додавати або виключати (до 80 мм) (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	4,8	4,8	
		1000 м2			

1	2	3	4	5	6
10	C1421-9849	Суміші асфальтобетонні гарячі й теплі (асфальтобетон щільний) дорожні аеродромні, що застосовуються у нижніх шарах покриттів, крупнозернисті, тип А, марка 2	920,64	678,972	Фактичний об'єм використаної суміші не відповідає об'єму, зазначеному в акті виконаних робіт, (920,64-678,972=241,668 т)
		т			
11	K18-44-3 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 K=1,2	Улаштування верхнього шару покриття товщиною 50 мм із гарячих асфальтобетонних сумішей асфальтоукладальником при ширині смуги до 3,5 м (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	4,8	4,8	Площа виконаних робіт відповідає площі, зазначеній в акті виконаних робіт. Товщина шару відповідає зазначеній в акті виконаних робіт товщині.
		1000 м2			
12	C1421-9835	Суміші асфальтобетонні гарячі і теплі (асфальтобетон щільний) дорожні аеродромні, що застосовуються у верхніх шарах покриттів, дрібнозернисті, тип А, марка 1	579,84	579,84	Фактичний об'єм використаної суміші відповідає об'єму, зазначеному в акті виконаних робіт
		т			
13	C111-1901	ЕКШ-60 емульсія катіонна дорожня немодифікована швидкорозпадна	1,4832	1,4832	Об'єм використаного матеріалу приймається як умовно виконаний
		т			
Розділ. Дорожній одяг (з'їзд)					
14	KP18-20-4 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 K=1,2	Улаштування підстильних та вирівнювальних шарів основи із щебеню (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	0,3	0,3	Робота та об'єм використаного матеріалу приймаються як умовно виконані
		100 м3			
15	C1421-9723	Щебінь шлаковий для дорожнього будівництва, фракції 40-70 мм, марка М600	-37,8	-37,8	
		м3			
16	C1421-9723	Щебінь шлаковий для дорожнього будівництва, фракції 40-70мм, марка М1000	37,8	37,8	
		м3			
17	KP18-20-2 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 K=1,2	Улаштування підстильних та вирівнювальних шарів основи з піщано-гравійної суміші, жорстви, середньою товщиною 100 мм (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	0,25	0,25	Робота та об'єм використаного матеріалу приймаються як умовно виконані
		100 м3			
18	KP18-58-1 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 K=1,2	Розливання в'язучих матеріалів (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	0,18	0,18	Робота та об'єм використаного матеріалу приймаються як умовно виконані
		т			
19	KP18-44-1 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 K=1,2	Улаштування нижнього шару покриття товщиною 70 мм з гарячих асфальтобетонних сумішей асфальтоукладальником при ширині смуги до 3,5 м (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	0,25	0,25	Площа виконаних робіт відповідає площі, зазначеній в акті виконаних робіт. Товщина шару не відповідає зазначеній в акті виконаних робіт товщині (8-2,6=5,4 см)
		1000 м2			
20	KP18-44-1 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 K=1,2; K=2	На кожні 5 мм зміни товщини нижнього шару додавати або виключати (до 80 мм) (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	0,25	0,25	
		1000 м2			

1	2	3	4	5	6
21	C1421-9849	Суміші асфальтобетонні гарячі й теплі (асфальтобетон щільний) дорожні аеродромні, що застосовуються в нижніх шарах покриттів, крупнозернисті, тип А, марка 2	47,95	15,584	Фактичний об'єм використаної суміші не відповідає об'єму, зазначеному в акті виконаних робіт, (47,95-15,584=32,366 т)
		т			
22	K18-44-3 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 K=1,2	Улаштування верхнього шару покриття товщиною 50 мм з гарячих асфальтобетонних сумішей асфальтоукладальником при ширині смуги до 3,5 м (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	0,25	0,25	Площа виконаних робіт відповідає площі, зазначеній в акті виконаних робіт. Товщина шару відповідає зазначеній в акті виконаних робіт товщині, згідно з натурно-інструментальним обстеженням.
		1000 м2			
23	C1421-9835	Суміші асфальтобетонні гарячі і теплі (асфальтобетон щільний) дорожні аеродромні, що застосовуються у верхніх шарах покриттів, дрібнозернисті, тип А, марка 1	30,2	30,2	Фактичний об'єм використаної суміші відповідає об'єму, зазначеному в акті виконаних робіт, згідно з натурно-інструментальним обстеженням
		т			
24	C111-1901	ЕКШ-60 емульсія катіонна дорожня немодифікована швидкорозпадна	0,07725	0,07725	Об'єм використаного матеріалу приймається як умовно виконаний
		т			
25	KP18-20-4 Тех.ч П.1.2.3 Табл.3 П.1 K=1,2	Улаштування підстильних та вирівнювальних шарів основи зі щебеню (перед з'їздом) (на одній половині проїжджої частини при систематичному русі транспорту на другій)	0,3	0,3	Робота та об'єм використаного матеріалу приймається як умовно виконані
		т			
26	C1421-9723	Щебінь шлаковий для дорожнього будівництва, фракції 40-70мм, марка М600	-37,8	-37,8	
		м3			
27	C1421-9723	Щебінь шлаковий для дорожнього будівництва, фракції 40-70мм, марка М1000	37,8	37,8	
		м3			

Оскільки дослідження об'єкта дорожньої інфраструктури практично завжди має комплексний характер, то завершується дослідницька частина синтезом отриманих результатів. Синтезуючу частину висновку складає комісія експертів за результатами всіх проведених досліджень. Зокрема, у ній зазначається, що в результаті всіх проведених досліджень встановлено таке:

— фізико-механічні показники асфальтобетонного покриття, укладеного в ході виконаних робіт на об'єкті дорожньої інфраструктури, відповідають (не відповідають) чинним нормам та стандартам (указується, яких саме);

— обсяги фактично виконаних будівельних робіт відповідають (не відповідають) обсягам, що внесені до актів приймання виконаних робіт. Якщо обсяги не відповідають, то вказується, в якій частині встановлено

невідповідності;

– у разі невідповідності вказується різниця між вартістю фактично виконаних робіт та вартістю робіт, які внесені до актів приймання виконаних робіт (КБ-2в): вартість фактично виконаних робіт, які внесені до актів виконаних робіт на загальну суму грн, до Договору № ... від..... на підставі розрахунку різниці між вартістю, вказаною в актах виконаних робіт, та вартістю фактично не виконаних робіт становить ...грн. Після цього зазначається, що вартість фактично виконаних робіт за договором №.... від ... не відповідає актам виконаних робіт форми КБ-2в до цього договору та документально й фактично не підтверджується.

Останній етап – формулювання висновків відповідно до питань, постановлених на вирішення судовому експертові (судовим експертам).

Таким чином, у цьому підрозділі проведеним дослідженням розроблено загальні організаційні та методичні положення досліджень пошкоджених (зруйнованих) та відремонтованих (відбудованих) об'єктів дорожньої інфраструктури, а саме: по-перше, виокремлено нормативно-правову та нормативно-технічну базу, яку має використовувати судовий експерт під час проведення досліджень та норми якої складають ідеальну модель виконання тих чи інших робіт (тобто як це має бути зроблено в ідеалі); по-друге, розроблено алгоритм дій судового експерта під час вирішення питань щодо відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт даним, зазначеним в актах виконаних робіт; з'ясування різниці між обсягами та вартістю робіт згідно з актами виконаних робіт та фактичними обсягами й вартістю робіт; відповідності чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття, укладеного в ході виконаних робіт; документального підтвердження (непідтвердження) вартості фактично виконаних робіт даними, вказаним в актах КБ-2в.

Висновки до розділу 2

На підставі дослідження сучасного стану методичних підходів до визначення обсягів і розмірів шкоди та збитків, завданих через руйнування дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії РФ, можна констатувати таке: до сьогодні не існує єдиного підходу до визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків). В експертній практиці проведення судових будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень немає методик, які б узагальнювали алгоритм виконання досліджень із визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків), яких власники інфраструктурних об'єктів України зазнали внаслідок збройної агресії РФ.

Під час проведення досліджень із питань визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт та розмірів шкоди (збитків), завданої внаслідок пошкоджень дорожньої інфраструктури України через збройну агресію РФ, судовий експерт підлаштовує наявні методики дослідження цього питання до реалій сьогодення, а саме – наслідків військової агресії з боку РФ.

Станом на сьогодні існує нагальна потреба у вдосконаленні наявного підходу до визначення обсягів ремонтно-відновлювальних робіт і розмірів шкоди (збитків) з урахуванням руйнування дорожньої інфраструктури України внаслідок ведення активних бойових дій ворогом.

Отже, для вирішення питань щодо розміру шкоди (збитків) у результаті руйнувань об'єктів дорожньої інфраструктури внаслідок авіабомбардувань, ракетних ударів та артилерійських обстрілів російського агресора важливо: по-перше, встановити причину руйнувань (пошкоджень), що належить до компетенції експерта-вибухотехніка; по-друге, розв'язати питання розміру шкоди (збитків), що є завданням судових експертів у галузях будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертизи. Сформована на підставі інтегрування знань у галузях вибухотехніки (для визначення причин руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури), дорожньо-технічної та

будівельно-технічної судової експертизи (залежно від пошкоджених елементів об'єкта дорожньої інфраструктури), методика матиме комплексний характер. Ця комплексність може проявлятися як у формі комплексної судової експертизи, так і в формі комплексу вказаних судових експертиз.

Проведено аналіз та узагальнено інформацію про основну військову техніку й артилерійські озброєння військ РФ та інших військових угруповань ворога, характеристики ракетних озброєнь РФ авіаційного, наземного та морського базування, касетних бойових частин ракетних озброєнь, засобів дистанційного мінування місцевості тощо. Вказані характеристики досліджуються під час встановлення типів та видів озброєнь, якими пошкоджено (зруйновано) об'єкти дорожньої інфраструктури та інші об'єкти нерухомості. Проаналізовано розміри воронок від дії снарядів залежно від калібрів артилерійських систем з метою установлення типів озброєнь. З'ясовано особливості явища розсіювання снарядів залежно від дальності стрільби реактивної артилерії та ракетних озброєнь. Наведено рекомендації щодо фіксації воронок та решток артилерійських снарядів та ракетних озброєнь під час експертного огляду місця події з метою визначення напрямку та механізму обстрілу, зведення показників для складання схеми визначення координат. Акцентовано увагу на рекомендаціях із розшифровування цифрових позначень на виявлених на місцях вибуху фрагментів снарядів, а також на необхідності використання засобів захисту під час огляду місця прильоту судовим експертом. Наведено також приклади оформлення схем фіксації результатів артилерійського обстрілу та ракетного удару.

Запропоновано алгоритм послідовних дій судового експерта в галузі вибухотехнічних досліджень під час огляду місця події, та на прикладах з експертної практики розроблено відповідні методичні рекомендації з метою встановлення причин та механізму пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури. Після визначення експертом-вибухотехніком причин та механізму пошкодження (руйнування) об'єкта дорожньої інфраструктури подальші дослідження спрямовуються на встановлення розміру шкоди (збитків)

від обстрілу (ракетного удару). Вказані дослідження проводяться судовими експертами в галузях будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень.

Розроблено загальні організаційні та методичні положення досліджень пошкоджених (зруйнованих) та відремонтованих (відбудованих) об'єктів дорожньої інфраструктури, а саме: по-перше, виокремлено нормативно-правову та нормативно-технічну базу, що має використовуватися судовим експертом під час проведення досліджень, та норми якої складають ідеальну модель виконання тих чи інших робіт (тобто як це має бути зроблено в ідеалі); по-друге, розроблено алгоритм послідовних дій судового експерта під час вирішення питань щодо відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт даним, зазначеним в актах виконаних робіт; з'ясування різниці між обсягами та вартістю робіт згідно з актами виконаних робіт та фактичними обсягами й вартістю робіт; відповідності чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття, укладеного в ході виконаних робіт; документального підтвердження вартості фактично виконаних робіт даними, вказаними в актах КБ-2в.

Основні положення цього розділу відбито в публікаціях [162, 164, 167, 168, 169, 171, 172, 288, 289].

РОЗДІЛ 3
ПРОБЛЕМИ НАДАННЯ ВИХІДНИХ ДАНИХ
ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ ЕКСПЕРТНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ОБ'ЄКТІВ
ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ, ПРОФІЛАКТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
СУДОВИХ ЕКСПЕРТІВ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО
РЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ
ЕКСПЕРТИЗ У ЦІЙ СФЕРІ

3.1. Надання вихідних даних для проведення експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури, профілактична діяльність судових експертів: проблеми та шляхи їх вирішення

Дослідження сучасного стану практики призначення та проведення експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури показує, що значна кількість наданих на дослідження матеріалів потребує уточнення та направлення експертом відповідного клопотання замовнику. Ця обставина призводить до того, що строки виконання судової експертизи значно збільшуються, що зумовлює затягування строків розслідування кримінальних проваджень, цивільних, господарських та адміністративних справ. Відсутність необхідного комплексу вихідних даних для проведення досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури пов'язана також зі збільшенням навантаження на експертів, які змушені складати клопотання про надання додаткових матеріалів, необхідних для надання висновку.

Отже, на сьогодні виникає необхідність, використовуючи спеціальні знання в галузі досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури, створити єдиний підхід до визначення вичерпного переліку вихідних даних та інших необхідних матеріалів під час призначення та проведення судових експертиз.

Інша проблема, яку необхідно вирішити, – профілактична діяльність судових експертів у сфері досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури,

оскільки саме через цей вид діяльності можна виробити профілактичні рекомендації щодо усунення обставин, що сприяли (могли сприяти) вчиненню злочину. Адже саме за допомогою застосування спеціальних знань можна виявити такі фактичні дані та обставини кримінального провадження.

За даними Міністерства юстиції України, у період з 2015 року по 2022 рік призначено 928 експертиз та експертних досліджень, при цьому повернуто 305 матеріалів без проведення досліджень [168]. Статистика Міністерства юстиції України стосовно призначення та проведення дорожньо-технічних досліджень демонструє, що за 30 % призначених експертиз матеріали були повернуті замовникам без проведення відповідних досліджень. Це, як правило, пов'язано з неналежним оформленням матеріалів, наданих на дослідження, а саме, відсутністю повного набору вихідних даних та ненаданням їх навіть за клопотанням експерта, що врешті-решт призводить до повернення матеріалів замовнику без виконання експертизи. У 2023 році збільшилась кількість проведених судових дорожньо-технічних експертиз на 170,3 % порівняно з попереднім роком. Водночас відзначимо, що велика кількість матеріалів і цього році також була повернута замовнику без проведення відповідних досліджень [168].

Із 24 лютого 2022 року триває повномасштабна військова агресія Російської Федерації проти України, внаслідок якої на значній частині території відбувалися та продовжуються бойові зіткнення з агресором. Пріоритетною функцією держави зараз є вжиття заходів, пов'язаних із відновленням автомобільних доріг загального користування місцевого значення, що використовуються для перевезення військових та гуманітарних вантажів як евакуаційні маршрути на прифронтових територіях. Із цією метою у 2024 році Кабінетом Міністрів України було виділено 2 386 321,634 тис. гривень, які будуть розподілені між обласними державними адміністраціями (для обласних військових адміністрацій) [185]. Незважаючи на виділення значних коштів з державного бюджету на відновлення об'єктів дорожньої інфраструктури України, тільки в Харківській області Служба відновлення та розвитку

інфраструктури має борг у 465,4 мільйона гривень перед підрядниками за невідкладні роботи на дорогах, якими проходять маршрути військових та евакуації [139]. Важливе також і підтримання в належному стані доріг та вулиць населених пунктів, що постраждали від артобстрілів, авіаційних бомбардувань та ракетних ударів. Це, у свою чергу, призводить до збільшення звернень підрядних організацій до відповідних судів з метою повернення заборгованості та, як наслідок, звернень до експертних установ з питань залучення судових експертів. Як правило, на вирішення судовим експертам ставляться такі питання:

1) Чи відповідали фактичні техніко-експлуатаційні показники автомобільної дороги вимогам будівельних норм і стандартів та безпеки дорожнього руху?

2) Чи відповідали геометричні параметри автомобільної дороги вимогам будівельних норм і стандартів та безпеки дорожнього руху?

3) Чи відповідають обсяги, якість та вартість фактично виконаних робіт обсягам, якості та вартості виконаних робіт, указаних у первинно-обліковій документації?

З іншого боку, згідно з даними, оприлюдненими Офісом Генерального прокурора, у період із січня по липень 2024 року було внесено до Єдиного реєстру досудових розслідувань більше 5 000 кримінальних проваджень [186] щодо привласнення, розтрата майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем, відповідальність за які передбачена вимогами ст. 191 КК України [129].

Під час судового розгляду господарських справ, пов'язаних із непогашенням заборгованостей перед підрядниками за проведення невідкладних робіт із відновлення доріг, та розслідування й судового розгляду кримінальних проваджень щодо привласнення, розтрата майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем виникає необхідність призначення та проведення дорожньо-технічних досліджень. На жаль, експертна практика отримання матеріалів для проведення судових експертиз

наочно демонструє проблеми неякісного їх оформлення, а саме: брак відповідних вихідних даних, згідно з якими проводяться дослідження, відсутність необхідних об'єктів дослідження, неналежна організація експертного огляду об'єктів дослідження, що створює умови для негативних наслідків – збільшення строків виконання дослідження або взагалі неможливість його проведення.

Указані обставини спонукають нас до розгляду проблемних питань визначення вихідних даних саме під час призначення та проведення судової дорожньо-технічної експертизи. Інша проблема стосується профілактичної діяльності судового експерта, яка, на жаль, практично припинилася, про що також піде мова в цьому підрозділі.

Теоретичні та методичні положення призначення та проведення судової експертизи відображені в наукових працях вітчизняних дослідників, наприклад, Е. Б. Сімакова-Єфремян розглядає дискусійні питання про призначення та проведення судової експертизи в кримінальному процесі України, проблеми судово-експертної діяльності взагалі, на підставі чого було визначено шляхи вирішення проблем нормативно-правового регулювання питань судово-експертної діяльності, теоретико-правових та методологічних засад проведення судової експертизи взагалі та комплексних судово-експертних досліджень зокрема, у тому числі, в умовах воєнного стану [135, 136, 221–237].

М. І. Бортун аналізує питання процесуального значення діяльності експерта щодо забезпечення розумних строків у кримінальному провадженні. Зокрема, науковець зазначає, що експерт, який не наділений повноваженнями проводити певні процесуальні дії чи приймати процесуальні рішення, мав і має достатньо важелів впливу в позапроцесуальній формі на забезпечення розумних строків у кримінальному провадженні. З одного боку, від його фаховості й сумлінності залежить вчасне отримання відомостей, які або підтверджують факт вчинення злочину, або його спростовують, а з іншого, – зловживання правом з боку експерта, безпідставна тяганина в проведенні експертизи та необґрунтовані маніпуляції зі строками її проведення можуть призвести до

порушення прав і свобод громадян у частині дотримання розумних строків [18].

Автор цієї роботи також розглядав питання сучасного стану досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури, визначені межі предмета дорожньо-технічної експертизи в умовах війни та відновлення України в повоєнний період, а також проблеми методичного забезпечення судових експертиз об'єктів дорожньої інфраструктури тощо [161–165, 167, 168, 289].

Щодо профілактичної діяльності, у тому числі й судового експерта, зауважимо, що до цього питання зверталися науковці та розроблено певні підзаконні нормативні акти [3, 34, 68, 69, 104, 109, 119–122, 166, 191, 192, 203, 219, 241, 253]. Відзначимо, що навіть не зважаючи на втрату чинності певними нормативними актами щодо запобігання правопорушень у тих чи інших сферах діяльності (наприклад, службової діяльності працівників Державної міграційної служби України [191]) для науковців і практиків під час розроблення профілактичних рекомендацій із запобігання правопорушень можуть бути корисними положення вказаних документів в аспекті вироблення термінологічного апарату, визначення завдань, об'єктів, суб'єктів, правових засад, видів, методів, форм профілактики тощо. Так, О. В. Корнєв у своїх роботах розглянув питання адміністративно-правового статусу суб'єкта профілактики службових правопорушень у професійній діяльності працівників судово-експертних установ України, проаналізував досвід Німеччини щодо профілактики службових правопорушень у професійній діяльності працівників судово-експертних установ та визначив концептуальні засади вдосконалення національного законодавства, яке регламентує профілактику службових правопорушень у професійній діяльності працівників судово-експертних установ України [118–122]. Н. Є. Філіпенко, О. П. Угровецький, О. В. Шарапова дослідили питання теоретичних основ експертної профілактики й визначили поняття «експертна профілактика» – це базована на законах та підзаконних нормативно-правових актах діяльність судового експерта, спрямована на виявлення обставин, що сприяли вчиненню злочину, і розробка заходів щодо їх усунення з використанням спеціальних знань [253]. Ми цілком

погоджуємося з таким визначенням профілактичної діяльності, із обумовленням того, що виявлені обставини не обов'язково сприяли, але й могли сприяти вчиненню злочину.

Незважаючи на наявність наукових студій у цій сфері, результати аналізування сучасного стану розробленості досліджуваних проблем дають змогу стверджувати, що сьогодні в судовій експертології залишається недостатньо вивченим питання, пов'язане з вибором вихідних даних під час призначення та проведення судових дорожньо-технічних досліджень, а також профілактики правопорушень під час здійснення судово-експертної діяльності у сфері дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури. Отже, розглянемо вказані питання більш детально.

Розпочнімо з важливого питання підготовки матеріалів для призначення та проведення судової експертизи. Відповідно до Закону України «Про судову експертизу», судова експертиза – це дослідження на основі спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо об'єктів, явищ і процесів із метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду [198]. При цьому підставою проведення судової експертизи є відповідне рішення слідчого (прокурора) на стадії досудового розслідування чи судові рішення (на стадії судового розгляду справи).

Судові дорожньо-технічна, будівельно технічна експертизи та, відповідно, комплексна дорожньо-технічна та будівельно-технічна судова експертиза належать до інженерно-технічних видів експертиз [100]. Основними завданнями дорожньо-технічної експертизи є визначення відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних та технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам, визначення відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху [155]. Серед питань цього виду експертизи є таке: «Чи відповідали фактичні техніко-експлуатаційні показники (рівність, коефіцієнти зчеплення та шорсткості тощо) автомобільної дороги вимогам безпеки дорожнього руху?» [155]. Згідно з п. 5.1.1 ДСТУ 3587:2022 [73] автомобільні дороги мають відповідати рівню вимог до

експлуатаційного стану їхніх складових і забезпечувати безпеку учасників дорожнього руху, а також транспортних засобів під час їхнього руху з дозволеною швидкістю.

Визначення обсягів, якості та вартості фактично виконаних дорожніх робіт належить до комплексних досліджень, а саме, до комплексної дорожньо-технічної та будівельно-технічної експертизи. Ці дослідження виконуються в рамках експертних спеціальностей 10.16 «Дорожньо-технічні дослідження» та 10.6 «Дослідження об'єктів нерухомості, будівельних матеріалів, конструкцій та відповідних документів». Під час виконання комплексної судової будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертизи може вирішуватися спільне інтеграційне питання щодо встановлення відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт обсягам, якості та вартості виконаних робіт, указаних у первинно-обліковій документації.

Відповідно до ч. першої статті 110 КПК України процесуальними рішеннями є всі рішення органів досудового розслідування, прокурора, слідчого судді, суду. Процесуальне рішення про призначення експертизи (залучення експерта) оформлюється постановою слідчого (прокурора) або ухвалою суду (слідчого судді), які є підставою для проведення експертизи [130]. Постанова про призначення експертизи, винесена на стадії досудового розслідування, складається з трьох частин: вступної, мотивувальної та резолютивної. У вступній частині вказується дата та місце її складання, посада, звання та прізвище особи, яка винесла постанову, найменування кримінальної справи, за якою призначається експертиза. Мотивувальна (описова) частина передбачає короткий виклад обставин справи, де подаються відомості щодо об'єктів експертизи (обставини, пов'язані з їх виявленням, вилученням, зберіганням та ін.). Завершується описова частина постанови формулюванням підстав для призначення експертизи (з посиланням на відповідні статті КПК України, якими керувався слідчий (прокурор)). Резолютивна частина містить рішення про призначення експертизи, вказується її вид, прізвище експерта або найменування експертної установи, питання, з

яких необхідно дати висновок, перелік матеріалів, що надаються експертові. Саме про проблеми надання достатніх вихідних даних та об'єктів судово-експертного дослідження й піде мова далі. Об'єктами комплексної дорожньо-технічної та будівельно-технічної експертизи можуть бути як окремі ділянки автомобільних доріг та їх складових, що підлягали поточному ремонту та експлуатаційному утриманню (комплекс робіт з обстеження (оглядів) та утримання автомобільних доріг, дорожніх споруд та смуги відведення), так і автомобільні дороги в цілому та інженерні споруди, які підлягали комплексному відновленню чи покращенню їхнього транспортно-експлуатаційного стану (капітальний ремонт – роботи з комплексного відновлення чи покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг та інженерних споруд або приведення геометричних параметрів і технічних характеристик окремих елементів до чинних нормативних вимог з урахуванням зростання інтенсивності руху та осьових навантажень) [77].

За результатами виконаних будівельних робіт має бути оформлена виконавча документація [44], що надається експертові в обов'язковому порядку та повному обсязі. Перелік необхідної виконавчої документації, визначений відповідно до вимог нормативних документів щодо виконання відповідного виду робіт на конкретному об'єкті будівництва, має бути наведений в проєкті виконання робіт (ПВР). Саме ця документація має бути надана судовому експертові для дослідження.

До виконавчої документації належать:

- а) загальний журнал робіт;
- б) спеціальні журнали з окремих видів робіт, перелік яких встановлюється в проєкті організації будівництва залежно від видів робіт;
- в) журнал авторського нагляду та звітна документація щодо виконання робіт з науково-технічного супроводу (за наявності на об'єкті будівництва науково-технічного супроводу) відповідно до ДБН В.1.2-5:2007 «Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів. Науково-технічний

супровід будівельних об'єктів» [51];

г) акти на закриття прихованих робіт (додаток В);

д) акти проміжного прийняття відповідальних конструкцій (додаток Г);

е) виконавчі схеми відповідно до ДБН В.1.3-2:2010 [52];

ж) документи щодо випробувань та лабораторного контролю матеріалів та конструкцій;

і) акти випробування устаткування, інженерних систем, мереж та обладнання;

к) інша документація, передбачена нормативними документами на виконання конкретного виду будівельних робіт.

Під час визначення вартості та обсягів виконаних дорожніх робіт і проведення взаєморозрахунків за виконані дорожні роботи застосовуються первинні облікові документи затвердженої форми, такі як «Акт приймання виконаних дорожніх робіт та/або наданих послуг» (форма КБ–2в) і «Довідка про вартість виконаних дорожніх робіт та/або наданих послуг та витрати» (форма КБ- 3).

Для вирішення питання стосовно визначення обсягів, якості та вартості фактично виконаних дорожніх робіт експерту необхідно надати проєктно-кошторисну документацію в повному обсязі, а саме: локальні кошториси, локальні кошторисні розрахунки, об'єктні кошториси, об'єктні кошторисні розрахунки, кошторисні розрахунки, зведені кошторисні розрахунки вартості об'єкта дорожніх робіт та послуг, зведення витрат, відомості кошторисної вартості об'єктів дорожніх робіт та послуг, що входять до пускових комплексів, відомості кошторисної вартості об'єкта дорожніх робіт і послуг та робіт з охорони довкілля, відомості ресурсів до відповідних кошторисів та кошторисних розрахунків, відомість обсягів робіт (BoQ) без зазначення цін. Разом із наведеними вище матеріалами необхідно надати технічні паспорти і сертифікати на будівельні матеріали, конструкції, вироби та обладнання, журнали виконання, контракти на будівництво, загальний журнал робіт, акти на закриття прихованих робіт.

Акт приймання виконаних робіт (форма КБ-2в) – це документ, де фіксується фактичне виконання будівельних робіт на об'єкті будівництва і ремонтних робіт. Складається й підписується представниками сторін підрядного договору (замовника і підрядчика) або приймальної комісії. Акт приймання виконаних робіт виконується з метою встановлення відповідності виконаних робіт будівельним нормам і технічним умовам. Довідка про вартість виконаних робіт і витрат є підставою для оформлення результатів здачі робіт. У довідці про вартість виконаних робіт і витрат відображається сума робіт і витрат без урахування ПДВ та окремим рядком вказується сума ПДВ – податок на додану вартість, а також вказується вартість виконаних робіт і витрат з урахуванням ПДВ.

Особа (орган), яка призначила судову експертизу повинна забезпечити прибуття, належні умови праці, а також безперешкодне обстеження об'єкта ремонту (будівництва). Провести розкриття конструктивних елементів покриття з відбиранням зразків асфальтобетону, як правило, із залученням установи, що має відповідний сертифікат із виконання такого виду робіт, з обов'язковим наступним відновленням покриття, унеможливаючи тим самим подальше руйнування в місці відбору.

Методи обстеження будівельних об'єктів на предмет встановлення обсягів та вартості виконаних будівельних або ремонтно-будівельних робіт розподіляються на такі:

- метод обстеження складових автомобільної дороги та споруд, які можливо оглянути, виконати необхідні заміри, описування, фотографування без їх розкриття;
- метод обстеження складових автомобільної дороги та споруд, які можливо оглянути, виконати необхідні заміри, описування, фотографування, тільки за умов проведення заходів з розкриття будівельних конструкцій, інженерних устроїв, мереж, оздоблювальних покриттів тощо.

За неможливості обстеження в натурі окремих видів будівельних робіт, тобто визначення обсягів та якості виконаних робіт, що належать до категорії

прихованих, останні визначаються згідно з документами, які мають бути складені під час будівництва відповідно до вимог чинних державних будівельних норм. У цьому разі більша частина робіт належить до прихованих, які мають бути зазначені в актах на приховані роботи та/або в загальному журналі ведення робіт (форми КБ-6). Як правило, в актах на приховані роботи та в загальному журналі ведення робіт не вказуються об'єм виконаних робіт та пікетажна прив'язка відносно місць проведення того або іншого виду прихованих робіт. Тому експерт змушений робити висновок, що встановити відповідність всіх обсягів та вартість фактично виконаних робіт обсягам та вартості, визначеним в обліково-звітній документації не можливо. При цьому експерт може зазначити, що виконання окремих видів робіт не можливе без виконання зазначених «прихованих» робіт.

Характерною особливістю цього виду досліджень для надання остаточного висновку на поставлені перед експертом питання є те, що вказані вище чинники істотно впливають на категоричність кінцевого висновку, тобто відповісти на питання можна лише з достатнім ступенем імовірності.

Відповідно до вимог ДБН А.3.1-5: 2016 [44] контроль якості складається з трьох обов'язкових видів:

- а) вхідного;
- б) операційного (технологічного);
- в) приймального.

За рішенням замовника робіт може проводитися інспекційний контроль з авторським наглядом згідно з ДСТУ-Н Б А.2.2–11:2014 [88]. Усі дорожньо-будівельні матеріали та окремі готові елементи дорожніх конструкцій, що підлягають обов'язковій сертифікації, повинні пройти вхідний контроль або мати сертифікати відповідності. Вхідний контроль полягає в перевірці якості будівельних матеріалів, комплектуючих виробів та інших необхідних ресурсів. Операційний контроль здійснюється в процесі виконання будівельних і геодезичних розбивочних робіт, а також вимірювань, що здійснюються виконавцями цих робіт під час контролю якості. Приймальний контроль якості

виконаних робіт проводиться після закінчення будівництва земляного полотна, дорожнього одягу, штучних споруд та об'єкта в цілому, а також після виконання робіт субпідрядниками.

При визначенні якості виконання закінчених робіт використовується метод порівняння фактичних значень контрольованих показників у кінцевій продукції з проєктними та допустимими їх значеннями відповідно до будівельних норм та стандартів.

Якість влаштованого асфальтобетонного покриття, а саме, його фізико-механічні властивості, визначається при проведенні лабораторних досліджень. Контроль якості укладання та ущільнення асфальтобетонної суміші та якості асфальтобетону в покритті здійснюють шляхом відбору кернів або вирубок у порядку, передбаченому ДБН В.2.3-4:2015 [57], та їх випробовування. У процесі випробування визначають: для зразків-кернів або зразків, відокремлених від вирубки, – середню густину та водонасичення; для зразків, що виготовлені з переформованої суміші в лабораторії, – водонасичення, межу міцності при стиску при 20°C та 50°C, коефіцієнт довготривалої водостійкості [87].

Для щебенево-мастикового асфальтобетону контроль його якості в покритті здійснюють шляхом відбору кернів або вирубок у вигляді кернів діаметром не менше ніж 100 мм або вирубок масою, виходячи з кількості зразків, які потрібні для випробувань, не раніше, ніж через добу після влаштування покриття, та визначають водонасичення й залишкову пористість [86].

Якщо хоч один із показників конкретного елемента не відповідає допустимому його значенню, тоді виконана робота із цього елемента в обсязі розповсюдження дефекту вважається виконаною неякісно.

Для перевіряння якості асфальтобетону з конструктивних шарів дорожнього одягу відбирають проби у вигляді циліндричних кернів або вирубок прямокутної форми.

Проби відбирають для шарів із сумішей:

– асфальтобетонних гарячих, асфальтополімербетонних та щебенево-мастикових – не раніше ніж через 1 добу після їх влаштування;

– асфальтобетонних та асфальтополімербетонних холодних – не раніше ніж через 15 діб після їх влаштування.

Проби з асфальтобетонних шарів дорожнього одягу відбирають у вигляді циліндричних зразків-кernів діаметром не менше ніж 100 мм, використовуючи kernовідбірник, або у вигляді вирубки прямокутної форми, розміром не менше ніж 0,25 м × 0,25 м та не більше ніж 0,5 м × 0,5 м, використовуючи наріжчик швів або мотоблок з алмазним кругом.

Зразки-кernи або вирубки відбирають на відстані 200–300 м від початку ділянки влаштованого шару та один від одного в поздовжньому напрямку, рівномірно по ширині влаштованого шару. Не менше ніж три kernи (вирубки) на 9000 м² рівномірно по ширині та довжині, зокрема і для ділянок площею до 9000 м². Для ділянок невеликої довжини, що не забезпечує можливість відбирання не менше ніж трьох проб, зразки-кernи або вирубки відбирають через рівні проміжки по всій ширині влаштованого шару.

Пробу ідентифікують, оформлюючи акт відбирання проб. В акті зазначають дату та місце відбирання проби, вид проби (зразок-кern або вирубка), розміри й загальну товщину проби та визначають зчеплюваність між конструктивними шарами (за потреби).

Зчеплюваність вважають задовільною, якщо під час вилучення проби з дорожнього одягу вона зберігає монолітність та не розділяється на окремі частини в місцях контактних поверхонь під час удару молотком масою близько 1 кг.

Пробу упаковують в тару, яка запобігає її деформуванню та руйнуванню під час транспортування. Товщину кожного шару проби і загальну товщину кожної проби вимірюють із точністю до 1 мм за допомогою штангенциркуля або металевої лінійки. Вимірювання товщини вирубки проводять на чотирьох протилежно розташованих торцевих поверхнях між верхньою і нижньою поверхнями проби або між межами шарів, якщо проба містить більше одного

шару. Вимірювання висоти керна виконують на чотирьох протилежно розташованих бічних поверхнях циліндра, паралельних осі симетрії. Вимірювання виконують у площині, перпендикулярній до верхньої площини проби. Для цього вирубок або керн установлюють верхньою частиною на горизонтальну поверхню. За результат визначення товщини шару приймають середнє з чотирьох вимірювань протилежно розташованих торців проби. Після розділення вирубків або керна на шари асфальтобетон кожного шару випробовують окремо. При цьому слід відзначити, що оцінка якості ущільнення карт ремонту площею до 15 м² (включно) – при проведенні ямкового ремонту – здійснюється неруйнівними методами, карт ремонту площею більше ніж 15 м² – неруйнівними методами або з проведенням відбирання керна чи вирубків за необхідності [89].

Під час визначення якості проведення будівельних робіт необхідно враховувати, що окремі складові проведення ремонтних робіт мають різний гарантійний термін експлуатації, що повинно прописуватися в договорі на виконання ремонтних робіт.

Параметри показників якості виконання робіт, які контролюються за окремим елементам дороги при будівництві (земляного полотна, основи та покриття, облаштування, розмітки), та коефіцієнтів зчеплення тощо й допустимих відхилень наведені в таблиці 21 ДБН В.2.3-4:2015 [57].

Отже, виконання замовником експертизи вищенаведених рекомендацій з надання вихідних даних та об'єктів дослідження в натурі мають стати надійним інструментом для запобігання збільшенню строків проведення судової експертизи за рахунок складання клопотань експертом про надання додаткових матеріалів, що зумовлює затягування строків розслідування кримінальних проваджень, розгляду кримінальних, цивільних, господарських та адміністративних справ у суді. До того ж, виконання наведених рекомендацій сприятиме й зменшенню навантаження на експертів, які змушені складати клопотання про надання додаткових матеріалів, очікувати відповіді на них, а в разі їх незадовільнення – складати повідомлення про неможливість

проведення експертизи.

Як ми зазначали вище, досить важливим напрямом діяльності судового експерта є й експертна профілактика, про яку мова піде далі.

Профілактична діяльність судового експерта є важливим елементом експертного забезпечення правосуддя, однак, на жаль, в умовах сьогодення не реалізується активно ані в процесуальній, ані в позапроцесуальній формах. У своїй роботі О. Ф. Самойлова та І. О. Печерська зазначають, що основні проблеми судово-експертної профілактики мають недостатнє законодавче урегулювання. Ця форма експертної діяльності залишається факультативною, великою мірою залежить від професійного рівня судового експерта, його почуття громадянської відповідальності та сумлінності. Зараз свою профілактичну діяльність судовий експерт реалізує шляхом проведення дослідження з питань, які не були поставлені на вирішення ініціатором дослідження, але в межах експертної методики. Змістом експертної профілактики є ініціатива судового експерта у виявленні ознак профілактичного характеру, тому виникає необхідність виділити експертну профілактику як самостійну функцію судового експерта [219].

Роль судового експерта в профілактиці скоєння злочинів описана К. Г. Дікевич, яка зауважує, що, насамперед, значимість експертної профілактики полягає у виявленні обставин, що сприяли вчиненню злочинів, а також у виробленні профілактичних заходів у вигляді пропозицій і рекомендацій, спрямованих на запобігання злочинам. В окремих випадках саме використання спеціальних знань дає змогу встановити причини й умови, що сприяли вчиненню злочинів. Експертна профілактика, як одна з підсистем криміналістичної превенції, активно сприяє реалізації загальнодержавного завдання попередження злочинності [68]. Із цим твердженням слід погодитися, оскільки важливу роль під час експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури відіграє профілактична діяльність судових експертів. Під час проведення досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури на основі спеціальних знань експертом можуть бути виявлені обставини, які мають

значення для запобігання вчинення кримінального правопорушення, але відповідно яких питання не були поставлені.

На сьогодні значна кількість дорожньо-технічних досліджень, які призначаються до Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», пов'язана зі встановленням причинно-наслідкового зв'язку між невідповідністю техніко-експлуатаційних показників автомобільної дороги та настанням дорожньо-транспортної пригоди [166]. У таких випадках аналізу підлягають техніко-експлуатаційні показники автомобільної дороги. Розгляньмо приклад з експертної практики досліджень техніко-експлуатаційного стану автомобільної дороги, де мала місце дорожньо-транспортна пригода, яка сталася в результаті виїзду на зустрічну смугу руху автомобіля та подальшого зіткнення з іншим автомобілем, який рухався назустріч по своїй смузі руху. Під час проведення дорожньо-технічних досліджень було встановлено, що радіус кривої повороту автодороги ліворуч у напрямку руху автомобіля, що здійснив виїзд на зустрічну смугу руху, становить 1530 м, також було встановлено, що поперечний профіль проїзної частини спрямований від центру повороту до межі проїзної частини, що виявлено в ході проведення вимірювань на зрізі проїзної частини, тобто величина умовної висоти на межі проїзної частини до центру повороту більше, ніж на краю проїзної частини праворуч. На підставі вказаних досліджень експертом був зроблений висновок, що в місці ДТП побудовано заокруглення проїзної частини ліворуч радіусом 1530 м з улаштуванням ухилу проїзної частини, який був спрямований від центру повороту, тобто влаштований односхилий профіль проїзної частини, спрямований від центру повороту. Відповідно ж до вимог будівельних норм та стандартів на цій ділянці автомобільної дороги, де мала місце ДТП, слід влаштовувати односхилий ухил у напрямку до центру повороту проїзної частини. Фактично, на автомобільній дорозі в місці ДТП був влаштований односхилий профіль проїзної частини від центру повороту, що сприяло вчиненню дорожньо-транспортної пригоди. Отже, існування цієї невідповідності влаштування поперечного профілю

на ділянці автомобільної дороги могло сприяти втраті керованості транспортним засобом та призвести до виїзду автомобіля на смугу зустрічного руху, а відповідно, до створення аварійної ситуації та настання ДТП. Наявність таких, виявлених судовим експертом обставин слугувала підставою для звернення до підрозділів МВС України, які відповідають за забезпечення безпеки дорожнього руху, з метою винесення відповідних приписів щодо усунення причин утворення місця концентрації дорожньо-транспортних пригод.

Розглянемо ще один приклад, коли ДТП полягала в ненаданні водієм легкового автомобіля дороги в русі водію трамвая. Під час проведення дорожньо-технічних досліджень було встановлено, що ділянка дороги має проїзну частину, призначену для руху нерейкових транспортних засобів, яка відокремлена розділювальною смугою від трамвайних колій. Опори зовнішнього освітлення розташовані практично на межі проїзної частини. Деякі з них облаштовані рекламними носіями, які розміщувалися практично на опорній поверхні суміщеного трамвайного полотна та мали висоту більше ніж 1,5 м. Конструкція рекламного носія не прозора. Відповідно до проведених досліджень судовий експерт зробив такі висновки:

- розташування рекламних носіїв на опорах електроосвітлення вздовж проїзної частини та трамвайних колій, які знаходилися на висоті до 1,5 м та були виготовлені з непрозорих матеріалів, не відповідає загальним вимогам розділу 3 та вимогам п.п. 3.7.1, 3.7.2, 3.7.4, 3.3.1 ДСТУ-3587:2022 [73];

- рекламні носії, розміщені на опорах електроосвітлення вздовж проїзної частини та трамвайних колій, унаслідок виготовлення їх із непрозорих матеріалів, зменшують можливість видимості трамвайних колій для учасників дорожнього руху;

- розміщення рекламних носіїв на опорах електроосвітлення, розташованих на відстані менше ніж 0,5 метра від межі проїзної частини, унеможливорює нанесення вертикальної розмітки заввишки до 2 метрів від поверхні землі для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Існування такої невідповідності в розміщенні рекламних носіїв погіршує видимість та оглядовість учасникам дорожнього руху, порушує умови безпеки дорожнього руху й може стати причиною створення аварійних ситуацій та настання ДТП.

У розглядуваному випадку наявність таких причин стала підставою для звернення до підрозділів МВС України, які відповідають за забезпечення безпеки дорожнього руху, з метою винесення відповідних приписів щодо усунення причин утворення місця концентрації дорожньо-транспортних пригод, а саме демонтажу рекламних носіїв, які не відповідають умовам безпеки дорожнього руху.

Профілактична діяльність судового експерта в галузі досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури може проводитися як у процесуальній, так і в позапроцесуальній формах. Процесуальна форма пов'язана з реалізацією права судового експерта викладати у висновку експертизи виявлені в ході її проведення відомості, які мають значення для кримінального провадження і з приводу яких йому не були поставлені запитання (пункту 4 частини 3 ст. 69 КПК України) [130]. Позапроцесуальна форма профілактичної діяльності судового експерта може реалізовуватися в укладанні судовим експертом профілактичних рекомендацій про факти та обставини, що сприяли (могли сприяти) вчиненню злочину на підставі аналізу та узагальнення судово-експертної практики.

Отже, на підставі вивчення сучасного стану проведення судових дорожньо-технічних досліджень можна констатувати таке: із метою оперативного вирішення питань стосовно встановлення відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт обсягам, якості та вартості виконаних робіт, указаних у первинно-обліковій документації, судово-слідчим органам слід приділяти більшу увагу отриманню та наданню судовому експертові всіх вихідних даних та матеріалів. Сформульовано пропозиції щодо вдосконалення наявного підходу до визначення переліку вихідних даних та матеріалів.

Для запобігання вчиненню злочинів у сфері дорожнього руху досить актуальним є питання щодо профілактичної діяльності судового експерта, яку він може проводити як у процесуальній, так і в позапроцесуальній формах. Від вчасного дослідження дорожньої інфраструктури та виявлення причин, які можуть сприяти виникненню дорожньо-транспортних пригод, залежить загальне зниження їх кількості в майбутньому.

3.2 Нормативно-правове регулювання питань призначення та проведення судових експертиз об'єктів дорожньої інфраструктури

У ході проведення цього дослідження ми постійно звертали увагу на проблеми нормативно-правового регулювання питань судово-експертної діяльності. У цьому підрозділі дисертаційної роботи вважаємо за необхідне провести аналіз певних правових норм, пов'язаних із питаннями призначення та проведення судових експертиз (у тому числі об'єктів дорожньої інфраструктури), які потребують свого вирішення.

Науковці часто у своїх працях звертаються до питань ліквідації прогалин законодавства про судово-експертну діяльність. Певні проблемні питання вирішуються в підзаконних нормативних актах. Це стосується й необхідності викладення Закону України «Про судову експертизу» в новій редакції та з новим найменуванням, розширення його тезаурусу, вдосконалення статусу та системи суб'єктів судово-експертної діяльності, а також порядку здійснення самоврядування судових експертів в Україні, матеріально-соціального забезпечення, оплати праці, гарантій діяльності судових експертів, нагальної потреби у встановленні або удосконаленні відповідних норм процесуального законодавства щодо первинної, додаткової, повторної, комісійної, комплексної експертиз, інформаційного забезпечення судово-експертної діяльності, рецензування висновків експертів тощо [див., наприклад: 10, 11, 14, 17, 132, 135, 136, 159, 195, 210, 216, 217, 222, 223, 225, 226, 228–230, 231, 233–238, 246,

250, 251, 273].

Наведемо важливі, на нашу думку, рекомендації з організаційних питань щодо призначення та проведення судової дорожньо-технічної експертизи (комплексної судової будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертизи). По-перше, зауважимо, що в разі необхідності вирішення питань, пов'язаних із визначенням відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт даним, зазначеним в актах виконаних робіт; з'ясування різниці між обсягами та вартістю робіт згідно з актом виконаних робіт та фактичними обсягами й вартістю робіт; відповідності чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття, влаштованого в ході виконаних робіт тощо, доволі часто призначається та проводиться комплексна будівельно-технічна та дорожньо-технічна експертиза. Якщо дослідження об'єкта дорожньої інфраструктури спрямоване на визначення збитків (спричиненої шкоди) від таких чинників негативного впливу, як артобстріли, авіаційні бомбардування, ракетні удари, природні катаклізми та інші непередбачені негативні фактори, то необхідно вирішувати питання про причину пошкодження (руйнації) об'єкта дорожньої інфраструктури. З огляду на викладене або організовується проведення комплексу експертиз (наприклад, у разі пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури від обстрілів та бомбардувань, попередньо виконуються вибухотехнічні дослідження, результати яких використовуються як вихідні дані під час встановлення збитків), або проводиться комплексна вибухотехнічна, будівельно-технічна та дорожньо-технічна судова експертиза. Залежно від обраного підходу залучаються й відповідні фахівці. У випадку, якщо питання щодо механізму та причин пошкодження (руйнації) об'єкта дорожньої інфраструктури поставлені окремим документом про призначення судової експертизи, то після отримання висновку судового експерта-вибухотехніка результати досліджень можуть бути надані як вихідні дані в документі про призначення експертизи з вирішення питань визначення шкоди (збитків) від впливу встановлених негативних чинників. У такому разі судові експерти в галузі будівельно-технічних та

дорожньо-технічних досліджень не пов'язані обов'язком виконувати комплексну судову експертизу разом з експертом у галузі вибухотехнічних досліджень і проводять дослідження в межах «своїх» спеціальних знань, спираючись на результати досліджень експерта-вибухотехніка.

Зауважимо, що через складність і нормативно-правову неврегульованість положень про комплексні експертні дослідження на сьогодні невирішеними та дискусійними залишаються такі питання: як діяти експертам у разі, якщо експертизу призначено як комплексну, але за своєю сутністю вона не є такою (або навпаки), чи потрібно надсилати клопотання про зміну статусу (категорії) експертизи особі, яка її призначила, або керівник установи самостійно може це зробити? Проаналізуємо в цьому зв'язку чинні норми КПК України (частини 6 та 7 статті 69 КПК України).

Спираючись на чинні норми процесуального закону, у випадку, коли в кримінальному провадженні експертиза призначена не як дорожньо-технічна, але є такою за сутністю поставлених питань, необхідно керуватися нормами частин 6 та 7 статті 69 КПК України, якою передбачено таке:

«<...> 6. 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.

7. У разі виникнення сумніву щодо змісту та обсягу доручення експерт невідкладно заявляє клопотання особі, яка 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» [130].

Отже, судовий експерт має обрати один із варіантів дій, передбачених законом. Перший варіант: він невідкладно повідомляє 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. Другий варіант: судовий експерт невідкладно заявляє клопотання

особі, яка призначила експертизу, чи суду, що доручив її проведення, щодо його уточнення. На нашу думку, вибір, за яким варіантом діяти, не належить до компетенції судового експерта, оскільки це питання стосується організації судово-експертної діяльності в тій чи іншій експертній установі. Практика проведення судових експертиз демонструє, що, на жаль, досить часто особи (органи), що призначають судову експертизу (залучають судового експерта), неправильно вказують у документі, що є підставою для проведення судової експертизи, її найменування, тобто неправильно визначають статус експертизи. Наведена вище норма закону спонукає експерта або відмовитися від проведення судової експертизи, або вступити в листування щодо її перейменування, тобто визначення правильного статусу судової експертизи. Вважаємо, що вказана обставина призводить до затягування строків проведення досліджень, адже питання правильного найменування (статусу) судової експертизи може бути вирішено самостійно керівником судово-експертної установи і для цього не обов'язково вступати в доволі часте непродуктивне листування з органом (особою), що призначив судову експертизу. Оскільки відповідно до п. 1.10 Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень організаційне забезпечення проведення експертиз покладається на керівника установи, вважаємо за необхідне саме за керівником установи закріпити право під час розгляду матеріалів, які надійшли на дослідження, остаточно визначати вид (види) експертизи за галузями знань та процесуальною ознакою залежно від поставлених на вирішення питань та на підставі цього організовувати проведення відповідних досліджень. Отже, пропонуємо частину 7 статті 69 доповнити нормою, яка б передбачала право керівника експертної установи організувати проведення відповідної експертизи в разі, якщо в постанові (ухвалі) неправильно зазначено процесуальний статус судової експертизи або його предметний вид, про що у вступній частині висновку має бути обов'язково подане відповідне роз'яснення.

Як бачимо, оскільки під необхідністю залучення інших експертів можна розуміти необхідність організації комплексних досліджень (фахівцями в різних

галузях знань), так і комісійних (фахівцями в одній галузі знань), то, як ми вже зазначали вище, виходячи з вимог указаних норм, експерт має невідкладно заявити клопотання особі, яка призначила експертизу, чи суду, що доручив її проведення, щодо його уточнення або повідомити про неможливість проведення експертизи за поставленим запитанням чи без залучення інших осіб. Таким чином, виходить, що експерт або керівник експертної установи не має права виконувати (організовувати) комплексну або комісійну експертизу, не уточнивши це питання із замовником експертизи, тобто в КПК України відсутні підстави, щоб статус експертизи було змінено без узгодження цього питання з ініціатором проведення експертизи. Вважаємо, що така ситуація – не на користь експертного забезпечення правосуддя! Адже хто, як не експерт або керівник експертної установи, досконало володіє питаннями організації проведення експертних досліджень? Чому організувати належний вид дослідження вони можуть тільки шляхом листування із замовником експертизи? На наш погляд, такий стан речей не є виправданим і сприяє безпідставному затягуванню строків проведення експертиз. Отже, на законодавчому рівні треба передбачити таку норму в частинах 6 та 7 статті 69 КПК України:

«<...> 6. Експерт повинен повідомити особу, яка його залучила, чи суд, що доручив проведення експертизи, про неможливість проведення експертизи через відсутність у нього необхідних знань у разі, коли поставлені на вирішення експертизи питання виходять за межі його компетенції або коли експертові не надано матеріалів (об'єктів), необхідних для проведення досліджень, а клопотання про їх надання не задовільнено.

7. У разі, коли для проведення досліджень необхідно організувати виконання комплексної та/або комісійної експертизи, а в постанові (ухвалі) неправильно зазначено процесуальний статус судової експертизи або її предметний вид, керівник експертної установи організовує проведення відповідної експертизи, про що у вступній частині висновку експерт має обов'язково дати відповідне роз'яснення. У разі виникнення сумніву щодо

змісту та обсягу доручення експерт невідкладно заявляє клопотання особі, яка призначила експертизу, чи суду, що доручив її проведення, щодо його уточнення або повідомляє про неможливість проведення експертизи за поставленим запитанням».

Крім того, вважаємо за необхідне «повернути» до розділу IV Інструкції [100] пункт такого змісту:

«У разі, коли призначена первинна, додаткова, повторна або комплексна експертиза за процесом дослідження чи наданими об'єктами не є такою по суті, керівник експертної установи організовує проведення відповідної експертизи, а у вступній частині висновку зазначаються мотиви зміни її процесуального визначення відповідно до законодавства». Безумовно, що ці попозиції можуть бути введені за умови доповнення КПК України нормами щодо комісійної, комплексної, повторної та додаткової експертиз, які на сьогодні у цьому законі відсутні.

Узагалі, повноваження керівника експертної установи мають знайти своє відображення як у нормах процесуального законодавства, так і в нормах базового Закону України «Про судову експертизу». Пропонуємо в базовому законодавстві про судово-експертну діяльність та процесуальних нормативно-правових актах ввести відповідні норми щодо повноважень керівника експертної установи такого змісту:

«Права керівника державної спеціалізованої експертної установи

1. Керівник державної спеціалізованої експертної установи має право:

1) повернути особі (органу), що призначила судову експертизу, без виконання постанову, ухвалу, доручення про призначення судової експертизи й надані на дослідження об'єкти із вказівкою відповідних мотивів у випадках, якщо:

матеріали, надані для проведення судової експертизи, не відповідають вимогам законодавства України;

у державній спеціалізованій експертній установі відсутній судовий експерт, що володіє необхідними спеціальними науковими знаннями;

у передбачених законодавством України випадках не здійснено оплату за проведення експертизи;

2) у разі, якщо в постанові (ухвалі) неправильно зазначено процесуальний статус судової експертизи або його предметний вид, керівник експертної установи має право організувати проведення відповідної експертизи, про що у вступній частині висновку експерта має бути обов'язково надане відповідне роз'яснення;

3) клопотати перед особою (органом), що призначила судову експертизу, про включення до складу комісії судових експертів (осіб, що не є співробітниками державної спеціалізованої експертної установи), якщо їх спеціальні наукові знання необхідні для надання висновку комплексної експертизи;

4) клопотати перед особою (органом), що призначила судову експертизу, про залучення судового експерта іноземної держави у випадках, передбачених законодавством України;

5) за наявності підстав, передбачених законодавством України, передоручити проведення експертизи іншому експертові (комісії експертів);

6) брати участь у проведенні експертизи відповідно до присвоєної йому експертної спеціальності.

Керівник державної спеціалізованої експертної установи має також інші права, передбачені законодавством України.

Обов'язки керівника державної спеціалізованої експертної установи

1. Керівник державної спеціалізованої експертної установи зобов'язаний:

1) при одержанні постанови, ухвали про призначення судової експертизи й об'єктів дослідження доручити її проведення конкретному судовому експертові або комісії судових експертів державної спеціалізованої експертної установи з урахуванням вимог законодавства України;

2) забезпечити контроль за дотриманням строків проведення судової експертизи, всебічністю, повнотою й обґрунтованістю проведених досліджень, збереженістю об'єктів судової експертизи;

3) не розголошувати інформацію, яка стала йому відома у зв'язку з організацією проведення судової експертизи;

4) забезпечити умови, необхідні для проведення досліджень;

5) у випадках, передбачених процесуальним законодавством України, приводити до присяги судового експерта та роз'яснювати йому його права та обов'язки.

2. Керівникові державної спеціалізованої експертної установи забороняється давати судовому експертові вказівки, що порушують принципи його незалежності та можуть визначати наперед результати дослідження».

Вважаємо, що введення до законодавства вказаних норм сприятиме вдосконаленню судово-експертної діяльності.

Розгляньмо ще одне проблемне питання, що потребує вирішення: експертна практика показує, що у своїх висновках судові експерти не завжди чітко розуміють та фіксують усі дії, пов'язані з витребуванням необхідних матеріалів. Так, у вступній частині висновку обов'язково має бути зазначено про всі заявлені клопотання щодо надання необхідних матеріалів та результати їх розгляду особою (органом), що призначила експертизу. Наголосимо на тому, що всі надані матеріали мають бути ідентифіковані судовим експертом за реквізитами та обсягом.

Крім того, відповідно до вимог ст. 70 та ч. 2 ст. 102 КПК України судовий експерт має бути попереджений про кримінальну відповідальність за статтями 384 та 385 КК України, про що обов'язково має бути вказано у вступній частині висновку. Натомість у КПК України не вказано те, що, по-перше, не всі особи, які відповідно до закону можуть залучити судового експерта, мають право «попереджати» його про кримінальну відповідальність (наприклад, це стосується сторони захисту); по-друге, відсутня в КПК України і норма про те, що такий запис має бути завірений власноручним підписом судового експерта. У зв'язку з наведеним вважаємо, що частину 2 статті 102 КПК України треба викласти в такій редакції: «У висновку експерта обов'язково повинно бути зазначено, що його попереджено (або він обізнаний) про відповідальність за

завідомо неправдивий висновок та відмову без поважних причин від виконання покладених на нього обов'язків. Указаний запис обов'язково має бути засвідчений власноручним підписом експерта».

Крім того, на нашу думку, в Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень варто передбачити механізм оформлення комплексу експертиз, якщо в одній постанові (ухвалі суду) поставлено питання, що стосуються різних галузей знань і не містять завдання, загального (спільного) для всіх експертів. Доцільним також вважаємо викласти перший абзац пункту 4.1. розд. IV згаданої Інструкції [100] у такій редакції: «У разі, якщо проведення експертизи призначено експертній установі, керівник такої установи доручає проведення експертизи одному або декільком експертам. Ці експерти надають висновок від свого імені й відповідають за нього особисто».

Неврегульованим, на нашу думку, є ще одне питання, що стосується міжнародного співробітництва в галузі судової експертизи та пов'язане з необхідністю вдосконалення законодавства в цьому аспекті. У деяких випадках виникає необхідність залучення судових експертів іноземних держав для виконання судових експертиз в Україні тощо. Так, за результатами Моніторингового звіту Міністерства юстиції України [152] виокремлено три основні проблеми, що потребують вирішення: залучення іноземних експертів до проведення судових експертиз в Україні; визначення чітких процедур оформлення результатів судових експертиз, проведених за кордоном; збереження документів в умовах воєнного та/або надзвичайного стану. Зокрема пропонується врегулювати колізію між положеннями Європейської конвенції про взаємну допомогу в кримінальних справах й протоколів до неї та статтею 571 КПК України.

З урахуванням тієї обставини, що порядок кримінального провадження відповідно до вимог КПК України визначається виключно кримінальним процесуальним законодавством, вважаємо, що необхідно вдосконалити й норми базового закону «Про судову експертизу» у частині міжнародного

співробітництва. Так, згідно зі статтею 23 вказаного Закону «Залучення фахівців з інших держав для спільного проведення судових експертиз», керівники державних спеціалізованих установ, що проводять судові експертизи, у необхідних випадках мають право за згодою органу або особи, що призначили судову експертизу, включати до складу експертних комісій провідних фахівців інших держав. Такі спільні експертні комісії здійснюють судові експертизи за нормами процесуального законодавства України» [152]. Із цієї норми виходить, що керівник експертної установи перебирає на себе функцію із залучення судового експерта. Відповідно ж до норм КПК України керівник експертної установи взагалі не наділений правом залучати експерта, тим більше – експерта іноземної держави, оскільки це не належить до його (керівника) компетенції. На керівникові експертної установи – лише функція з організації діяльності судових експертів цієї установи, а не залучення до проведення судової експертизи судових експертів іноземних держав. Залучення судового експерта – виключна компетенція особи (органу), що призначає судову експертизу. Отже, наведене питання потребує нормативного врегулювання. Пропонуємо викласти відповідні норми законодавства в такій редакції:

«Проведення судової експертизи за дорученням відповідного органу чи особи іншої держави

1. 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. Відповідно до чинного процесуального законодавства та міжнародних договорів, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України, державні судові експерти, зареєстровані в Державному реєстрі судових експертів, можуть бути залучені на добровільних засадах як судові експерти до виконання судової експертизи за кордоном одноосібно або у складі комісії. Такі судові експерти проводять дослідження й оформляють їх результати за правилами, обумовленими

міжнародним договором або процесуальними правилами країни перебування з дотриманням принципів судово-експертної діяльності, передбачених законодавством України.

2. Оплата вартості судової експертизи здійснюється за домовленістю між замовником і виконавцем судової експертизи».

«Залучення фахівців з інших держав для спільного проведення судових експертиз

1. Керівники державних спеціалізованих експертних установ у необхідних випадках мають право за рішенням органу або особи, що призначили судову експертизу, включати до складу експертних комісій провідних фахівців інших держав. Такі спільні експертні комісії здійснюють судові експертизи за нормами процесуального законодавства України, якщо інше не передбачено міжнародною угодою про взаємну правову допомогу і співробітництво.

2. Плата іноземним фахівцям за участь у судовій експертизі та відшкодування інших витрат, пов'язаних з її проведенням, здійснюється за домовленістю сторін відповідно до законодавства України».

Важливим напрямом співпраці у сфері судово-експертної діяльності є міжнародна правова допомога. Таку співпрацю здійснюють як у сфері криміналістики, так і безпосередньо у сфері судової експертизи.

Законом України «Про судову експертизу (ст. 22) передбачено, що міжнародну співпрацю у галузі судової експертизи можна здійснювати у формі проведення судової експертизи за дорученням відповідного органу або особи іншої держави, з якою Україна має угоду про взаємну правову допомогу та співпрацю [152]. Однак за відсутності угоди слід для розв'язання окреслених питань керуватися принципом взаємності. Проблемним аспектом імплементації іноземного досвіду судово-експертної діяльності на практиці є визначення відповідності отриманих в іноземних експертних установах документів про експертну кваліфікацію. Міністерство юстиції України у своєму висновку щодо проекту Закону про внесення змін до Закону України «Про судову експертизу»

від 23.11.2021 р. № 6284-3 [201] зазначає: «Пунктом 6 частини другої статті 27 проєкту закону передбачено право громадської організації судових експертів приймати рішення щодо визнання, зокрема, встановлення відповідності здобутих в іноземних експертних установах документів щодо експертної кваліфікації. До того ж законопроєктом не встановлюється, які саме документи щодо експертної кваліфікації визнаються, порядок їх визнання. На думку Міністерства юстиції України, процедура визнання відповідних документів щодо експертної спеціальності (сертифікатів, ліцензій, дипломів, свідоцтв тощо) не може відбуватися на рівні громадської організації судових експертів, а загалом має відбуватися на законодавчих підставах компетентним державним органом, уповноваженим на реалізацію таких функцій [202]. Безумовно, така позиція є обґрунтованою.

У ст. 24 Закону України «Про судову експертизу» обумовлено право спеціалізованих державних судово-експертних установ на налагодження міжнародних наукових зв'язків з відповідними установами судових експертиз і криміналістики інших держав [198]. Водночас для поглиблення міжнародної співпраці в галузі судово-експертної діяльності пропонуємо розширити положення статті 24 «Міжнародне наукове співробітництво», доповнивши її текстом такого змісту: «Судові експерти, які є працівниками державних спеціалізованих установ, мають право бути членами іноземних і міжнародних неурядових професійних об'єднань судових експертів та брати участь у їх діяльності з метою підвищення кваліфікації й отримання необхідної науково-методичної інформації».

Узагалі, щодо визнання спеціалізованих установ на міжнародному рівні слушними видаються думки українських науковців. Як зауважує В. В. Хоша, «висновки експертів, які виконані в акредитованих судово-експертних установах, гарантують їх високу якість та використання як джерела доказів по справі державними та міжнародними судами. Такі стандарти поєднують міжнародний досвід експертних та інших науково-технічних досліджень, а проведення заходів з акредитації підвищує науково-технічний рівень

діяльності судово-експертних установ й рівень достовірності наданих судово-експертних висновків, об'єктивує оцінку висновків експертів в якості джерела доказів у суді» [256, с. 294]. До того ж, як зазначають П. Кіпоурас та І. Овсянникова, «імплементация міжнародних стандартів у національне законодавство підвищує впевненість у наданому експертом висновку та дає змогу вийти на вищий рівень розвитку суспільних відносин (зокрема, у судово-експертній діяльності)» [105, с. 174–175].

Зосередимо увагу ще на одному важливому питанні експертного забезпечення правосуддя, пов'язаному із захистом прав судового експерта під час здійснення ним своїх процесуальних функцій. На сьогодні статтею 386 КК України передбачено кримінальну відповідальність за перешкоджання з'явленню судового експерта поряд з іншими учасниками процесу) до суду, органів досудового розслідування, тимчасових слідчих та спеціальної тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України та за примушування судового експерта до відмови від давання показань чи висновку, а також до давання завідомо неправдивих показань чи висновку шляхом погрози вбивством, насильством, знищенням майна судового експерта чи його близьких родичів або розголошення відомостей, що їх ганьблять, або підкуп експерта з тією самою метою, а також погроза вчинити зазначені дії з помсти за раніше дані показання чи висновок [129]. Якщо ми звернемося до слідчої чи судової практики прийнятих органом досудового розслідування чи судом рішень за вказаним правопорушенням, то можемо побачити, що норми цієї статті КК України, в основному, застосовувалися або розглядалися в разі вчинення незаконних дій щодо потерпілого чи свідка, а не експерта. Вважаємо, що ця обставина пов'язана зовсім не з тим, що до експертів такі незаконні дії не застосовуються, адже, як демонструють результати анкетування судових експертів (наведені в першому розділі цієї дисертаційної роботи), під незаконним впливом (тиском) на судового експерта з метою схилити його до надання завідомо неправдивого висновку або до відмови від виконання покладених на нього обов'язків опинилися 14 % респондентів. Незважаючи на

анонімність анкетування, тут треба мати на увазі, що не всі респонденти «визнали» застосування тиску на них або з причин побоювання негативних для них наслідків, або через незручність визнання таких ситуацій, бо соромилися їх. З іншого боку, треба розуміти, що причиною відповідей респондентів щодо застосування тиску на експерта може стати й образа на керівника чи будь-яку іншу особу, яка насправді не спричиняла тиску, але, як кажуть, «щось пішло не так», і намагання роз'яснити експертові зміст завдання тощо в його свідомості було сприйняте, як намагання вчинити на нього незаконний вплив. Під час аналізу цієї проблеми треба врахувати ще й статистичні дані щодо процесуального статусу осіб, які, на думку судових експертів, вчиняли на них незаконний вплив – великий відсоток припадає на працівників правоохоронних органів (35 %), захисників (4 %) і навіть на суддів (2 %) та керівників експертних установ (8 %), тобто на осіб, які мають (зобов'язані!) здійснювати функції з експертного забезпечення правосуддя в державі.

У зв'язку з наведеним пропонуємо вдосконалити норми статті 386 КК України щодо відповідальності осіб, які вчиняють незаконний вплив на учасників процесу, у тому числі й на судового експерта, виклавши цю статтю в такій редакції:

«Стаття 386. Перешкоджання з'явленню до органу досудового розслідування, участі в судовому засіданні свідка, потерпілого, експерта, спеціаліста, примушування їх до відмови від давання показань або висновку, тиск на експерта з метою схилити його до інших незаконних дій.

Перешкоджання з'явленню свідка, потерпілого, експерта, спеціаліста до органів досудового розслідування, суду, тимчасових слідчих і спеціальної тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України, примушування їх до відмови від давання показань або висновку, а також до давання завідомо неправдивих показань або висновку шляхом погрози вбивством, насильством, знищенням майна цих осіб чи їхніх близьких родичів або розголошення відомостей, які їх ганьблять, або підкуп свідка, потерпілого чи експерта з тією ж метою, тиск на судового експерта з метою схиляння до вчинення ним інших

незаконних дій, пов'язаних із виконанням професійних обов'язків, а також погроза вчинити зазначені дії з помсти за раніше дані показання або висновок – караються штрафом від п'ятдесяти до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк від одного до трьох років з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років».

Мотивацією та впливовим чинником для запобігання правопорушенням у сфері судово-експертної діяльності є підвищення оплати праці, грошового та пенсійного забезпечення судового експерта, удосконалення норм його соціального захисту, адже питання реалізації норми ч. 2 ст. 18 Закону України «Про судову експертизу» (відповідно до якої «працівникам державних спеціалізованих установ (невійськовослужбовцям і тим, які не мають звань рядового і начальницького складу), які мають кваліфікацію судового експерта, посадові оклади встановлюються у розмірі не менше 10 розмірів прожиткового мінімуму, встановленого для працездатних осіб на 1 січня календарного року» [198]) стоїть україн гостро: бюджетне законодавство України щороку призупиняє дію цієї норми, починаючи з 2018 року. Станом на час підготовки цього розділу дисертаційної роботи посадовий оклад судового експерта становить 10 284 гривні. На деяких підприємствах оплата праці некваліфікованого працівника є в рази вищою. Оклади наукових кадрів вищої кваліфікації, яких атестовано як судових експертів і які мають наукові ступені й учені звання, дорівнюють приблизно 13 000 гривень. Водночас не враховано ризиків, характерних для діяльності судових експертів, особливо під час воєнного стану, коли умови праці ускладнено й корупційними ризиками, й тягарем відповідальності особисто кожного експерта. Як результат, талановиті судові експерти звільняються із спеціалізованих установ судових експертиз, що знижує рівень експертного забезпечення правосуддя в Україні, спричиняє безпрецедентне експертне навантаження та накопичення невиконаних експертиз. У деяких підрозділах у судового експерта водночас перебувають

сотні експертних проваджень, строки виконання яких перевищують усі допустимі норми. Реалізація ч. 2 ст. 18 Закону України «Про судову експертизу» мала б неабиякий позитивний ефект: тоді б робота судового експерта здобула би статус престижної, на неї прагнули б потрапити найкращі фахівці – і талановита молодь, і досвідчені науковці. До того ж, у цьому Законі необхідно закріпити й норми про пенсійне забезпечення судового експерта, що повинно мати особливий характер.

Висновки до розділу 3

На підставі вивчення сучасного стану проведення судових дорожньо-технічних досліджень можна констатувати таке: із метою оперативного вирішення питань стосовно встановлення відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт обсягам, якості та вартості виконаних робіт, указаних у первинно-обліковій документації, судово-слідчим органам слід приділяти більшу увагу отриманню та наданню судовому експертові всіх вихідних даних та матеріалів. Сформульовано пропозиції щодо вдосконалення наявного підходу до визначення переліку вихідних даних та матеріалів.

Із метою запобігання вчиненню злочинів у сфері дорожнього руху є достатньо актуальним питання щодо профілактичної діяльності судового експерта, яку він може проводити як у процесуальній, так і в позапроцесуальній формах. Від вчасного дослідження дорожньої інфраструктури та виявлення причин, які можуть сприяти виникненню дорожньо-транспортних пригод, залежить загальне зниження таких пригод у майбутньому.

Обґрунтовано, що на законодавчому рівні треба передбачити таку норму в частинах 6 та 7 статті 69 КПК України:

«<...> 6. Експерт повинен повідомити особу, яка його залучила, чи суд, що доручив проведення експертизи, про неможливість проведення експертизи через відсутність у нього необхідних знань у разі, коли поставлені на

вирішення експертизи питання виходять за межі його компетенції або коли експертові не надано матеріалів (об'єктів), необхідних для проведення досліджень, а клопотання про їх надання не задовільнено.

7. У разі, коли для проведення досліджень необхідно організувати виконання комплексної та/або комісійної експертизи, а в постанові (ухвалі) неправильно зазначено процесуальний статус судової експертизи або її предметний вид, керівник експертної установи організовує проведення відповідної експертизи, про що у вступній частині висновку експертом має бути обов'язково подане відповідне роз'яснення. У разі виникнення сумніву щодо змісту та обсягу доручення експерт невідкладно заявляє клопотання особі, яка призначила експертизу, чи суду, що доручив її проведення, щодо його уточнення або повідомляє про неможливість проведення експертизи за поставленим питанням».

Повноваження керівника експертної установи мають знайти своє відображення як у нормах процесуального законодавства, так і в нормах базового Закону України «Про судову експертизу». Запропоновано в базове законодавство про судово-експертну діяльність та процесуальні нормативно-правові акти ввести відповідні норми щодо повноважень керівника експертної установи та наведено їхній зміст:

«Права керівника державної спеціалізованої експертної установи

1. Керівник державної спеціалізованої експертної установи має право:

1) повернути особі (органу), що призначила судову експертизу, без виконання постанову, ухвалу, доручення про призначення судової експертизи й надані на дослідження об'єкти із вказівкою відповідних мотивів у випадках, якщо:

матеріали, надані для проведення судової експертизи, не відповідають вимогам законодавства України;

у державній спеціалізованій експертній установі відсутній судовий експерт, що володіє необхідними спеціальними науковими знаннями;

у передбачених законодавством України випадках не проведено оплати

за проведення експертизи;

2) у разі, якщо в постанові (ухвалі) неправильно зазначено процесуальний статус судової експертизи або його предметний вид, керівник експертної установи має право організувати проведення відповідної експертизи, про що у вступній частині висновку експерта має бути обов'язково подане відповідне роз'яснення;

3) клопотати перед особою (органом), що призначила судову експертизу, про включення до складу комісії судових експертів (осіб, що не є співробітниками державної спеціалізованої експертної установи), якщо їх спеціальні наукові знання необхідні для надання висновку комплексної експертизи;

4) клопотати перед особою (органом), що призначила судову експертизу, про залучення судового експерта іноземної держави у випадках, передбачених законодавством України;

5) за наявності підстав, передбачених законодавством України, передоручити проведення експертизи іншому експертові (комісії експертів);

6) брати участь у проведенні експертизи відповідно до присвоєної йому експертної спеціальності.

Керівник державної спеціалізованої експертної установи має також інші права, передбачені законодавством України.

Обов'язки керівника державної спеціалізованої експертної установи

1. Керівник державної спеціалізованої експертної установи зобов'язаний:

1) при одержанні постанови, ухвали про призначення судової експертизи й об'єктів дослідження доручити її проведення конкретному судовому експертові або комісії судових експертів державної спеціалізованої експертної установи з урахуванням вимог законодавства України;

2) забезпечити контроль над дотриманням строків проведення судової експертизи, за всебічністю, повнотою й обґрунтованістю проведених досліджень, збереженістю об'єктів судової експертизи;

3) не розголошувати інформацію, яка стала йому відома у зв'язку

з організацією проведення судової експертизи;

4) забезпечити умови, необхідні для проведення досліджень;

5) у випадках, передбачених процесуальним законодавством України, приводити до присяги судового експерта та роз'яснювати йому його права та обов'язки.

2. Керівникові державної спеціалізованої експертної установи забороняється давати судовому експертові вказівки, що порушують принципи його незалежності та можуть визначати наперед результати дослідження».

Уведення до законодавства вказаних норм сприятиме вдосконаленню судово-експертної діяльності.

В Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень варто передбачити механізм оформлення комплексу експертиз, якщо в одній постанові (ухвалі суду) є питання, які стосуються різних галузей знань і не містять завдання, загального (спільного) для всіх експертів. Запропоновано викласти абзац перший пункту 4.1 розділу IV Інструкції в такій редакції: «У разі якщо проведення експертизи призначено експертній установі, керівник такої установи доручає проведення експертизи одному або декільком експертам. Ці експерти надають висновок від свого імені й відповідають за нього особисто».

Запропоновано розширити положення ст. 24 Закону України про судову експертизу «Міжнародне наукове співробітництво», доповнивши її текстом такого змісту: «Судові експерти, які є працівниками державних спеціалізованих установ, мають право бути членами іноземних і міжнародних неурядових професійних об'єднань судових експертів та брати участь у їх діяльності з метою підвищення кваліфікації й отримання необхідної науково-методичної інформації». Крім того, розроблено й інші пропозиції щодо внесення змін до чинного законодавства України в аспекті міжнародних відносин.

Для вдосконалення законодавства щодо забезпечення прав судового експерта подано пропозиції щодо уточнення норм статті 386 Кримінального кодексу України в аспекті відповідальності осіб, які вчиняють незаконний

вплив на учасників процесу, у тому числі й на судового експерта.

Акцентовано увагу на необхідності набрання чинності норм Закону України «Про судову експертизу» щодо мотивації роботи судового експерта.

Основні положення цього розділу відбито в публікаціях [164, 166, 289, 288].

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення й запропоновано шляхи вирішення наукової проблеми, розв'язання якої полягало в тому, щоб на підставі аналізу наукових праць із питань кримінального процесу, криміналістики, судової експертизи, узагальнень нормативно-правових та нормативно-технічних актів, експертної практики, анкетування та власного досвіду у сфері будівництва (ремонту), експлуатаційного утримання доріг поглибити наукові знання про дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури, розкрити сутність предмета, завдань, об'єктів цього виду комплексних досліджень, організаційно-правових форм їх здійснення тощо для розроблення обґрунтованих рекомендацій з удосконалення нормативно-правових та загальнометодичних положень судової експертизи у сфері об'єктів дорожньої інфраструктури. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень та висновків, спрямованих на досягнення поставленої мети, основними з яких є такі:

1. Науково обґрунтовано актуальність дослідження напрямів формування та розширення предмета експертного дослідження з метою підвищення ефективності використання спеціальних знань у розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із будівництвом, ремонтом доріг і визначенням розміру збитків від руйнування дорожньої інфраструктури внаслідок воєнних дій та інших негативних чинників, що впливають на стан її об'єктів. Розроблено авторське визначення предмета комплексної судової експертизи об'єктів дорожньої інфраструктури: це фактичні дані та обставини справи щодо відповідності техніко-експлуатаційних, геометричних і технічних показників автомобільних доріг нормативно-технічним вимогам; відповідності робіт з організації дорожнього руху вимогам безпеки руху; визначення технічного стану дорожньої інфраструктури, причин пошкоджень і руйнувань об'єктів та їхніх елементів; визначення вартості робіт на об'єктах дорожньої інфраструктури, пов'язаних із відновленням, переобладнанням, усуненням

наслідків стихійного лиха, механічного та іншого негативного впливу (авіабомбардувань, артилерійських обстрілів, ракетних ударів, руху бронетанкової техніки тощо); визначення розміру матеріальної шкоди та збитків, завданих власникам об'єктів дорожньої інфраструктури.

2. Окреслено й науково обґрунтовано напрями формування полів предмета судової дорожньо-технічної експертизи. На підставі аналізу статистичних даних з експертної практики продемонстровано зростання кількості та складності виконаних дорожньо-технічних досліджень та з'ясовано генезу змін меж предмета судових дорожньо-технічних досліджень. Зосереджено увагу на тісному зв'язку предмета судово-експертного дослідження із завданнями, що підлягають розв'язанню у зв'язку з якісними змінами злочинності й викликами війни.

3. Доведено, що науково обґрунтована методологія будь-якого процесу пізнання є тим наріжним каменем, що сприяє побудові алгоритму виконання завдання судової експертизи, а саме – створенню методики експертного дослідження та впровадженню її в експертну практику. Серед інших методів судової експертизи, диференційованих на загальні, окремі та спеціальні, є метод анкетування як загальний метод пізнання: результати його застосування дали змогу виробити певні рекомендації з метою підвищення ефективності судово-експертної діяльності з організаційних і загальнометодичних питань судової експертизи. Прийоми та способи дослідження можна вважати певною конкретизацією методу пізнання. Експертна методика є сукупністю методів, прийомів і способів (засобів) виконання експертного завдання з одного боку, а з іншого – спеціальним методом судової експертизи.

4. Обґрунтовано, що інтеграційні процеси, які відбуваються на сучасному етапі розвитку судової експертизи, збуджують активну дискусію навколо комплексних судово-експертних досліджень. Висловлено власний погляд на складність і нормативно-правову неврегульованість положень про комплексні експертні дослідження, у сфері яких до сьогодні дискусійними залишаються питання механізмів призначення та проведення комплексних

судових експертиз і комплексів судових експертиз за одним кримінальним провадженням.

5. Запропоновано авторське визначення поняття «судова експертиза у кримінальному провадженні»: це дослідження судовим експертом матеріальних (матеріалізованих) об'єктів з метою надання висновку з питань, що є або будуть предметом судового розгляду щодо з'ясування на підставі використання спеціальних знань у галузі науки, техніки, мистецтва, ремесла тощо фактичних даних і обставин кримінального провадження про певні об'єкти, явища та процеси, які відбувалися (використовувалися) під час підготовки, учинення та приховання кримінального правопорушення.

6. Для вирішення питань щодо розміру шкоди (збитків) у результаті руйнувань об'єктів дорожньої інфраструктури внаслідок авіабомбардувань, ракетних ударів та артилерійських обстрілів російського агресора важливо: по-перше, встановити причину руйнувань (пошкоджень), що належить до компетенції експерта-вибухотехніка; по-друге, вирішити питання розміру шкоди (збитків), що є завданням судових експертів у галузях будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертиз. Доведено, що, сформована на підставі інтегрування знань у галузях вибухотехніки (для визначення причин руйнування об'єктів дорожньої інфраструктури), дорожньо-технічної та будівельно-технічної судової експертизи (залежно від пошкоджених елементів об'єкта дорожньої інфраструктури), методика матиме комплексний характер. Ця комплексність може проявлятися як у формі комплексної судової експертизи, так і у формі комплексу вказаних судових експертиз.

7. На підставі проведеного аналізу та узагальнення інформації про основну військову техніку й артилерійські озброєння військ російського агресора та інших ворожих угруповань, характеристики ракетних озброєнь ворога авіаційного, наземного та морського базування, касетних бойових частин ракетних озброєнь, засобів дистанційного мінування місцевості тощо, подано рекомендації для досліджень із визначення типів та видів озброєнь, якими пошкоджено (зруйновано) об'єкти дорожньої інфраструктури та інші

об'єкти нерухомості. Запропоновано алгоритм дій фахівця-вибухотехніка під час огляду місця події та на прикладах з експертної практики розроблено відповідні методичні рекомендації зі встановлення причин та механізму пошкодження об'єкта дорожньої інфраструктури. Запропоновано, щоб дослідження із встановлення розміру шкоди (збитків) від обстрілу (ракетного удару) проводилися судовими експертами в галузях будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень з урахуванням результатів визначення експертом-вибухотехніком причин та механізму пошкодження (руйнування) об'єкта дорожньої інфраструктури.

8. Розроблено загальні організаційні та методичні положення досліджень пошкоджених (зруйнованих) та відремонтованих (відбудованих) об'єктів дорожньої інфраструктури: по-перше, виокремлено нормативно-правову та нормативно-технічну базу, що має використовуватися судовим експертом під час проведення досліджень та норми якої складають ідеальну модель виконання тих чи інших робіт. Розроблено алгоритм дій судових експертів у галузі будівельно-технічних та дорожньо-технічних досліджень під час вирішення питань щодо відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт даним, зазначеним в актах виконаних робіт; з'ясування різниці між обсягами та вартістю робіт згідно з актами виконаних робіт та фактичними обсягами й вартістю робіт; відповідності чинним нормам та стандартам фізико-механічних показників асфальтобетонного покриття, укладеного в ході виконаних робіт; документального підтвердження вартості фактично виконаних робіт даними, вказаними в актах КБ-2в.

9. На підставі вивчення сучасного стану проведення судових дорожньо-технічних досліджень (комплексних дорожньо-технічних та будівельно-технічних досліджень) констатовано, що з метою оперативного вирішення питань стосовно встановлення відповідності обсягів, якості та вартості фактично виконаних робіт обсягам, якості та вартості виконаних робіт, указаних у первинно-обліковій документації, судово-слідчим органам слід приділяти більшу увагу отриманню та наданню судовому експертові всіх

вихідних даних та матеріалів. Сформульовано пропозиції щодо вдосконалення наявного підходу до визначення переліку вихідних даних та матеріалів.

10. Акцентовано увагу на тому, що для запобігання вчиненню злочинів у сфері дорожнього руху є досить актуальним питання щодо профілактичної діяльності судового експерта, яку він може проводити як у процесуальній, так і позапроцесуальній формах. Від вчасного дослідження дорожньої інфраструктури та виявлення причин, які можуть сприяти виникненню дорожньо-транспортних пригод, залежить загальне зниження їх кількості в майбутньому.

11. Для підвищення ефективності здійснення судово-експертної діяльності розроблено низку пропозицій щодо внесення змін до законодавства України, зокрема, розроблено зміни до частин шостої та сьомої статті 69 Кримінального процесуального кодексу України стосовно підстав для повідомлення про неможливість проведення досліджень, а також закріплення на законодавчому рівні норми про право керівника експертної установи організувати виконання комплексної та/або комісійної експертизи, якщо в постанові (ухвалі) неправильно зазначено процесуальний статус судової експертизи або її предметний вид. В Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень рекомендується передбачити механізм оформлення комплексу експертиз, якщо в одній постанові (ухвалі суду) поставлені питання стосуються різних галузей знань, які не містять завдання, загального (спільного) для всіх експертів.

12. Розроблено пропозиції до Закону України «Про судову експертизу» та до процесуального законодавства щодо викладення більш широкого переліку повноважень керівника експертної установи та запропоновано розширити положення статті 24 Закону України «Про судову експертизу» з питань міжнародного співробітництва, доповнивши її нормами про право судових експертів брати участь у діяльності іноземних і міжнародних неурядових професійних об'єднань судових експертів та бути їх членами з метою підвищення кваліфікації та отримання необхідної науково-методичної

інформації.

13. Доведено, що гострою проблемою для забезпечення належного рівня судово-експертної діяльності в нашій державі (окрім проблем нормативно-правового регулювання, необхідності вдосконалити теоретичну й методичну бази, матеріальне забезпечення судового експерта та збільшити фінансування на поліпшення інструментальної бази) є незаконний вплив (тиск) на судового експерта з метою схилити його до надання завідомо неправдивого висновку або до відмови від виконання покладених на нього обов'язків. З метою вдосконалення законодавства щодо забезпечення прав судового експерта подано пропозиції щодо уточнення норм статті 386 Кримінального кодексу України в аспекті відповідальності осіб, які вчиняють незаконний вплив на учасників процесу, у тому числі й на судового експерта.

14. Акцентовано увагу на необхідності набрання чинності норм Закону України «Про судову експертизу» щодо мотивації роботи судового експерта. Мотивацією та впливовим чинником для запобігання правопорушенням у сфері судово-експертної діяльності є підвищення оплати праці, грошового та пенсійного забезпечення судового експерта, удосконалення норм його соціального захисту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авдєєва Г., Живуцька-Козловська Е. Проблеми використання цифрових доказів у кримінальному судочинстві України та США. *Теорія та практика судової експертизи та криміналістики*. 2023. Вип. 1 (30). С. 126–143.
2. Авдєєва Г. К. Використання спеціальних знань у боротьбі з комп'ютерною злочинністю. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Вип. 1. С. 268–277. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vlduvs_2016_1_30 (дата звернення 25.05.2024).
3. Актуальні проблеми та організація попередження правопорушень: фондова лекція для слухачів Навч.-наук. ін-ту заоч. навчання Нац. акад. внутр. справ. Київ, 2014. 38 с.
4. Альбом методичних матеріалів з ідентифікації засобів ураження морського базування. Центральний науково-дослідний інститут озброєння та військової техніки Збройних сил України. Київ. 2022. 93 с.
5. Ароцкер Л. Е. Об этике судебного эксперта. *Криминалистика и судебная экспертиза*. 1968. Вып. 5. С. 135–141.
6. Батракова А. Г., Коваленко Л. О. Оцінка безпеки руху на автомобільних дорогах з урахуванням факторів ризику. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*: зб. наук. праць. Харків: Вісник ХНАДУ, 2004. Вип. 72. С. 237–243.
7. Бахин В. П. Криминалистика. Проблемы и мнения (1962–2002). Киев, 2002. 268 с. URL: <http://dot.kostacademy.kz/bible/files/995025634.pdf> (дата звернення: 10.12.2023).
8. Бачинін В. А., Журавський В. С., Панов М. І. Філософія права : словник. Київ: Видавн. Дім «Ін Юре», 2003. 404 с.
9. Башкіров Г. Б. Про вихідні дані для виконання судових будівельно-технічних експертиз по визначенню шкоди та збитків, завданих Україні у зв'язку з обстрілами житлових будинків внаслідок збройної агресії Російської

Федерації. *Проблематика документального оформлення, визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні та її громадянам внаслідок збройної агресії Російської Федерації*: тези наук.-практ. конф. (Харків, 22.06.2022). Харків, 2022. С. 60–63. URL: https://nauka.nlu.edu.ua/nauka/download/zbirniki_konf/Tezi_konf_22_06_2022.pdf (дата звернення: 25.05.2024).

10. Безвесільний В. Д., Дьяченко О. Ф. Розслідування та судові експертизи пожеж: довід.-метод. посіб. Харків: Компанія СМІТ, 2007. 192 с.

11. Беззуб І. Реформа процесуального законодавства в Україні: оцінки експертів. URL : <http://Nbuviap.gov.ua/index.php?option=comcontent&view=article&id=3009:reformaprotsesualnogozakonodavstva-v-ukrajini-otsinki-ekspertiv&catid=8&Itemid=350> <http://blog.liga.net/user/aripenko/article/28826.aspx> (дата звернення 06.06.2019).

12. Безуглий А. О., Каськів В. І., Стасюк Б. О., Ілляш С. І., Бібик Ю. М. Теоретичні аспекти та методичні підходи до визначення розміру шкоди та збитків, завданих автомобільним дорогам внаслідок збройної агресії. *Дороги і мости*. Київ, 2023. Вип. 28. С. 19–27. DOI: 10.36100/dorogimosti2023.28.019 (дата звернення: 25.05.2024).

13. Бліхар В.С., Козловець М. А., Горохова Л. В., Федоренко В. В., Федоренко В. О. Філософія: словник термінів та персоналій. Київ: КВІЦ, 2020. 274 с. URL: https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/3551/1/%D0%91%D0%BB%D1%96%D1%85%D0%B0%D1%80__%D0%9C.%C2%A0%D0%90.%D0%A4I%D0%9B%D0%9E%D0%A1%D0%9E%D0%A4I%D0%AF._%D0%A1%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D0%BA_%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%BE%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%282%29.pdf (дата звернення: 25.02.2024).

14. Бондар В. С. Вирішення техніко-криміналістичних завдань досудового розслідування кримінальних правопорушень як засіб оптимізації інформаційного забезпечення судової експертизи. *Право і суспільство*. 2021.

№ 2. С. 178–190. DOI: 10.32842/2078-3736/2021.2.26 (дата звернення: 10.12.2023).

15. Бондарь М. Е. К вопросу о структуре методики экспертного исследования. *Криминалистика и судебная экспертиза*. Киев: Лыбидь, 1991. Вып. 42. С. 9–16.

16. Бондарь М. Е. О понятии «экспертная методика». *Криминалистика и судебная экспертиза*. Киев: Лыбидь, 1990. Вып. 40. С. 13–19;

17. Бондарь М. Е. Экспертная методика как одна из основных категорий общей теории и практики судебной экспертизы: дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.09. МВД Украины. Укр. акад. внутренних дел. Киев, 1992. 206 с.

18. Бортун М. І. Процесуальне значення діяльності експерта щодо забезпечення розумних строків у кримінальному провадженні. *Криміналістика і судова експертиза*. Київ, 2023. Вип. 68. DOI: <https://doi.org/10.33994/kndise.2023.68.03>.

19. Булкат М. С. Зовнішні функції України: теоретико-правовий аналіз : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Київ, 2014. 237 с.

20. Вариеш Г. В., Колмаков В. П. О разработке новых методов, приемов и средств криминалистики в ГДР. *Криминалистика и судебная экспертиза*. 1971. Вып. 8. С. 369–379.

21. Визначення розміру шкоди та збитків, завданих фізичним та юридичним особам внаслідок збройної агресії російської федерації. *Офіційний сайт Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса*. URL: <https://www.hniise.gov.ua/14927-vstanovlennya-rozmru-zbitkvsprichinenix-rosiskoyu-agresyu.html> (дата звернення: 20.06.2023).

22. Вознюк А. А., Грига М. А. Експертне забезпечення визначення розміру шкоди та збитків від пошкодження і руйнування будівель, споруд та інших об'єктів інфраструктури внаслідок збройної агресії рф. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2022. Вип. 73. Ч. 2. С. 123–130. DOI: 10.24144/2307-3322.2022.73.51 (дата звернення: 28.05.2024).

23. Волинка К. Г. Теорія держави і права: навч. посіб. 2-ге вид., стер.

Київ, 2006. 235 с.

24. Гайда П. І., Трофименко П. Є., Ляпа М. М. Основи теорії польоту і конструкції ракет: навч. посіб. Суми: Сумський держ. університет, 2011. 247 с.

25. Галака С. П. Ядерне нерозповсюдження у світовій практиці: автореф. дис. ... д-ра політ. наук : спец. 23.00.04. Київ, 2006. 26 с.

26. ГБН В.2.2-34620942-002:2015 Лінійно-кабельні споруди телекомунікацій. Проектування [Чинний від 01.08.2015]. Київ, 2015. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=61666 (дата звернення: 26.08.2024).

27. ГБН В.2.3-218-007:2012 Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування [Чинний від 01.01.2012]. Київ, 2014. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=50185 (дата звернення: 26.08.2024).

28. ГБН В.2.3-37641918-544:2014 Автомобільні дороги. Застосування геосинтетичних матеріалів у дорожніх конструкціях. Основні вимоги [Чинний від 01.01.2015]. Київ, 2014. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=60123 (дата звернення: 26.08.2024).

29. ГБН В.2.3-37641918-549:2018 Автомобільні дороги. Майданчики для стоянки транспортних засобів і відпочинку учасників дорожнього руху. Загальні вимоги проектування [Чинний від 01.06.2018]. Київ, 2018. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=76713 (дата звернення: 26.08.2024).

30. ГБН В.2.3-37641918-556:2015 Автомобільні дороги. Споруди шумозахисні. Вимоги до проектування [Чинний від 01.12.2015]. Київ, 2015. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=76711 (дата звернення: 26.08.2024).

31. ГБН В.2.3-37641918-557:2016 Автомобільні дороги. Дорожній одяг жорсткий. Проектування [Чинний від 01.04.2017]. Київ, 2017. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=74311 (дата звернення: 26.08.2024).

32. ГБН В.2.3-37641918-559:2019 Автомобільні дороги. Дорожній одяг нежорсткий. Проектування [Чинний від 01.06.2019]. Київ, 2019. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=82839 (дата звернення: 26.08.2024).
33. Герасименко В. П. Теорія авіаційних двигунів : підручник. Харків: Нац. аерокосм. ун-т «Харк. авіац. ін-т», 2003. 199 с.
34. Голубов С. Г. Метод переконання в діяльності Державтоінспекції МВС України. *Форум права*. 2012. № 4. С. 237–242. URL: <http://arhive.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2012-4/12gcsdnu.pdf>.
35. Гончаренко В. Г. Методологічні проблеми вчення про предмет криміналістики. *Актуальні проблеми криміналістики* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 25–26.09.2003). Харків, 2003. С. 11–13.
36. Гора І. В., Колесник В. А. Криміналістика : Навч. посіб. Київ : Вид. Паливода А.В., 2007. 233 с.
37. Гора І. В., Колесник В. А. Криміналістика. Ч. 1. : Навч. посіб. Міністерство освіти і науки України. Нац. акад. служб безпеки України. Київ : Алерта, 2005. 316 с.
38. Господарський процесуальний кодекс України: від 06.11.1991 р. № 1798-ХІІ (зі змін. та допов.). *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 6. Ст. 56. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text> (дата звернення: 18.06.2024).
39. Гросс Г. Руководство для судебных следователей как система криминалистики. Киев: Центр учеб. лит-ры, 2021. 1080 с.
40. Гула Л. Особливості будівельно-технічної експертизи з визначення завищення даних про вартість виконаних будівельно-ремонтних робіт із залученням бюджетних коштів. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Юридичні науки. 2017. № 865. С. 433-440. URL : Lviv Polytechnic National University Institutional Repository <http://ena.lp.edu.ua> (дата звернення: 01.09.2023).
41. ДБН А.2.1-1-2008 Державні будівельні норми України.

Вишукування, проектування і територіальна діяльність. Вишукування. Інженерні вишукування для будівництва [Чинний від 01.07.2008]. Київ: Мінрегіонбуд України, 2008. 74 с. URL: https://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?id_doc=40217 (дата звернення: 26.08.2024).

42. ДБН А.2.2-1:2021 Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) [Чинний від 01.09.2022]. Київ: Мінрегіон України, 2022. URL: https://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?id_doc=98038 (дата звернення: 26.08.2024).

43. ДБН А.2.2-3:2014 Склад та зміст проектної документації на будівництво [Чинний від 01.10.2014]. Київ: Мінрегіон, 2022. 28 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/document.html?id_doc=105452 (дата звернення: 26.08.2024).

44. ДБН А.3.1-5:2016 Організація будівельного виробництва [Чинний від 01.01.2017]. Київ, 2017. 28 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/document.html?id_doc=64312 (дата звернення: 26.08.2024).

45. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій [Чинний від 01.10.2019]. Київ, 2019. 183 с. URL: https://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?id_doc=83211 (дата звернення: 26.08.2024).

46. ДБН В.1.1-25:2009 Захист від небезпечних геологічних процесів, шкідливих експлуатаційних впливів, від пожежі. Інженерний захист територій та споруд від підтоплення та затоплення [Чинний від 01.01.2011]. Київ, 2010. URL: https://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?id_doc=25686 (дата звернення: 26.08.2024).

47. ДБН В.1.1-31:2013 Захист територій, будинків і споруд від шуму [Чинний від 01.06.2014]. Київ, 2014. 52 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/document.html?id_doc=56317 (дата звернення: 26.08.2024).

48. ДБН В.1.1-46:2017 Інженерний захист територій, будівель і споруд від зсувів та обвалів. Основні положення [Чинний від 01.11.2015]. Київ, 2017. 41 с. URL: https://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?id_doc=72096 (дата звернення: 26.08.2024).

49. ДБН В.1.1-7:2016 Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги [Чинний від 01.06.2017]. Київ, 2017. 38 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/document.html?id_doc=68456 (дата звернення: 26.08.2024).

50. ДБН В.1.2-15:2009 Споруди транспорту. Навантаження та впливи. Мости та труби [Чинний від 01.03.2010]. Київ, 2009. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=25111 (дата звернення: 26.08.2024).

51. ДБН В.1.2-5:2007 Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів. Науково-технічний супровід будівельних об'єктів : [Чинний від 01.01.2008]. *Інформаційна довідкова система «Будстандарт»*. URL: <http://budstandart.com> (дата звернення: 26.08.2024).

52. ДБН В.1.3-2:2010 Система забезпечення точності геометричних параметрів у будівництві. Геодезичні роботи у будівництві. Із зміною № 1 [Чинний від 01.06.2018]. Київ, 2018. 69 с. URL: https://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?id_doc=25911 (дата звернення: 26.08.2024).

53. ДБН В.2.2-40:2018 Інклюзивність будівель і споруд основні положення. Із зміною № 1 [Чинний від 01.09.2022]. Київ, 2022. 72 с. URL: https://online.budstandart.com/ru/catalog/document.html?id_doc=83211 (дата звернення: 26.08.2024).

54. ДБН В.2.3-14:2006 Мости та труби. Правила проектування (Частина 2. Додатки) [Чинний від 01.02.2007. Частково скасований]. Київ, 2006. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=6916 (дата звернення: 26.08.2024).

55. ДБН В.2.3-22:2009 Мости та труби. Основні вимоги проектування

[Чинний від 01.03.2010. Частково скасований]. Київ, 2009. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=25357 (дата звернення: 26.08.2024).

56. ДБН В.2.3-27:2023 Тунелі. Норми проектування [Чинний від 01.01.2024]. Київ, 2023. 56 с. URL: https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2023/09/DBN_V-2-3-27-2023.pdf (дата звернення: 26.08.2024).

57. ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво. Зміна № 1. Зміна № 2 [Чинний від 01.04.2016]. Київ, 2015. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=62131 (дата звернення: 26.08.2024).

58. ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів. Зі Зміною № 1 [Чинний від 01.09.2022]. Київ, 2022. 72 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=77079 (дата звернення: 26.08.2024).

59. ДБН В.2.5-20:2018 Газопостачання. З урахуванням Зміни № 1 [Чинний від 01.07.2019]. Київ, 2019. 113 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/document.html?id_doc=82086 (дата звернення: 26.08.2024).

60. ДБН В.2.5-28:2018 Природне і штучне освітлення [Чинний від 01.07.2019]. Київ, 2018. 137 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/document.html?id_doc=79885 (дата звернення: 26.08.2024).

61. ДБН В.2.5-39:2008 Інженерне обладнання будівель і споруд. Зовнішні мережі та споруди. Теплові мережі. Зі зміною № 1 [Чинний від 01.07.2018]. Київ, 2018. 70 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/document.html?id_doc=47699 (дата звернення: 26.08.2024).

62. ДБН В.2.5-56:2014 Системи протипожежного захисту. Зі зміною № 1 [Чинний від 01.07.2015]. Київ, 2019. 137 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/document.html?id_doc=59526 (дата

звернення: 26.08.2024).

63. ДБН В.2.5-74:2013 Водопостачання. Зовнішні мережі та споруди. Основні положення проектування. Зі Зміною № 1 [Чинний від 01.02.2019]. Київ, 2018. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=54058 (дата звернення: 26.08.2024).

64. ДБН В.2.6-198:2014 Сталеві конструкції. Норми проектування. Зміна № 1 [Чинний від 01.09.2022]. Київ, 2014. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=98063 (дата звернення: 26.08.2024).

65. Дерев'янчук А. Й. Основи будови артилерійських гармат та боєприпасів : підручник. Суми : Сумський держ. університет, 2011. 716 с. ISBN 978-966-657-390-5.

66. Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/978-966-998-313-8> (дата звернення 20.08.2023).

67. Держпідприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури» : *Офіційний сайт*. URL: <https://nidi.org.ua/ua> (дата звернення: 28.05.2024).

68. Дікевич К. Г. Особливості судово-експертної профілактики злочинності. *Процесуальне та техніко-криміналістичне забезпечення досудового розслідування*. Харків, 2019. С. 51–53.

69. Дмитренко Н. А. Особливості профілактики та попередження окремих груп злочинів у Збройних силах України. *Право та державне управління*. 2019. № 4. С. 101–105.

70. Дрижак Я. І. До проблеми застосування понятійного апарату в криміналістичній вибухотехніці. *Криміналістичний вісник*. 2017. № 2 (28). С. 57–60.

71. ДСП 173-96 Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів. Зі змінами [Чинний від 07.03.2019]. Київ, 2018. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=46705 (дата звернення: 26.08.2024).

72. ДСТУ 2984-95 Засоби транспортні дорожні. Типи. Терміни та визначення [Чинний від 01.01.1996]. Київ, 1995. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=64505 (дата звернення: 26.08.2024).

73. ДСТУ 3587:2022 Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану: затв. наказ. ДП «УкрНДНЦ» від 21.11.2022 р. № 228 [Чинний від 01.12.2022]. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=99355 (дата звернення: 28.05.2024).

74. ДСТУ 4100:2021 Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування [Чинний від 01.11.2021]. Київ, 2021. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=95084 (дата звернення: 26.08.2024).

75. ДСТУ 4123:2020 Безпека дорожнього руху. Засоби заспокоєння руху. Загальні технічні вимоги [Чинний від 01.11.2020]. Київ, 2020. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=90493 (дата звернення: 26.08.2024).

76. ДСТУ 8746:2017 Автомобільні дороги. Методи вимірювання зчепних властивостей поверхні дорожнього покриття [Чинний від 01.01.2019]. Київ, 2018. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=75047 (дата звернення: 26.08.2024);

77. ДСТУ 8747:2017 Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з ремонтів та експлуатаційного утримання [Чинний від 01.01.2022]. Київ, 2021. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=75048 (дата звернення: 26.08.2024).

78. ДСТУ 8747:2017 Автомобільні дороги. Види та переліки робіт з

ремонтів та експлуатаційного утримання: затв. наказ. ДП «УкрНДНЦ» від 20.12.2017 р. № 434 [Втратив чинність 01.01.2022]. URL: https://zakon.isu.net.ua/sites/default/files/normdocs/dstu_8747_2017.pdf (дата звернення: 25.05.2024).

79. ДСТУ 8751:2017 Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Загальні технічні вимоги [Чинний від 01.01.2019]. Київ, 2018. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=75055 (дата звернення: 26.08.2024).

80. ДСТУ 8801:2018 Автомобільні дороги. Настанова з влаштування шарів дорожнього одягу з укріплених ґрунтів [Чинний від 01.10.2019]. Київ, 2018. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=78663 (дата звернення: 26.08.2024).

81. ДСТУ 8906:2019 Планування та проектування велосипедної інфраструктури. Загальні вимоги [Чинний від 01.10.2020]. Київ, 2019. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=85776 (дата звернення: 26.08.2024).

82. ДСТУ 8959:2019 Асфальтобетонні суміші та асфальтобетон дорожні на основі бітумів, модифікованих полімерами. Технічні умови [Чинний від 01.01.2021]. Київ, 2020. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=86571 (дата звернення: 26.08.2024).

83. ДСТУ 9214:2023 Автомобільні дороги. Терміни та визначення понять [Чинний від 01.06.2023]. Київ, 2023. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=102263 (дата звернення: 26.08.2024).

84. ДСТУ Б В.2.6-199:2014 Конструкції сталеві будівельні. Вимоги до виготовлення [Чинний від 01.07.2015]. Київ, 2015. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=60030 (дата звернення: 26.08.2024).

85. ДСТУ Б В.2.6-200:2014 Конструкції металеві будівельні. Вимоги до монтажу [Чинний від 01.07.2015]. Київ, 2015. URL:

https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=60031 (дата звернення: 26.08.2024).

86. ДСТУ Б В.2.7-119:2011 Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Технічні умови [Чинний від 01.10.2012]. Київ, 2012. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=28077 (дата звернення: 26.08.2024).

87. ДСТУ Б В.2.7-319:2016 Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Методи випробувань. Зміна № 1. [Чинний від 01.04.2017]. Київ, 2017. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=65403 (дата звернення: 26.08.2024).

88. ДСТУ-Н Б А.2.2-11:2014 Настанова щодо проведення авторського нагляду за будівництвом. Київ, 2015. URL : https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=60033.

89. ДСТУ-Н Б В.3.2-5:2016 Настанова з ліквідації вибоїн покриття нежорсткого дорожнього одягу автомобільних доріг : [Чинний від 01.04.2017]. *Інформаційна довідкова система «Будстандарт»*. URL: <http://budstandart.com> (дата звернення: 20.08.2024).

90. Експертне дослідження техніко-експлуатаційних показників автомобільних доріг : Методичний лист / Корчан М. С., Сила Н. В., Глебова Н. І. та ін., Харків : ХНДІСЕ, 2008. 36 с.

91. Журавель В. А. Вибрані твори. Харків : Апостіль, 2016. 704 с.

92. Журавель В. Загальна теорія криміналістики: генеза та сучасний стан: монографія. Харків: «Право», 2021. 448 с.

93. Загальна теорія права : підручник / [О. В. Петришин, Д. В. Лук'янов, С. І. Максимов, В. С. Смородинський та ін.] ; за ред. О. В. Петришина. Харків : Право, 2020. 568 с.

94. Звіт Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України за 2023 рік. 37 с. URL: <https://restoration.gov.ua/4489/zvity/59572/59573.pdf> (дата звернення: 28.05.2024).

95. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок

військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. 39 с. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf (дата звернення: 28.05.2024).

96. Йолон П. *Методологія. Філософський енциклопедичний словник* / Редкол.: В. І. Шинкарук (голова) ; Ін-т філос. ім. Г. С. Сковороди НАНУ. Київ : Абрис, 2002. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Shynkaruk_Volodymyr/Filosofskyi_entsyklopedychnyi_slovnyk.pdf (дата звернення: 25.02.2024).

97. Іванович А., Сімакова-Єфремян Е., Півньов Є. Наукова діяльність у галузі судової експертизи – основа методології судово-експертних досліджень в умовах воєнного стану. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. Харків, 2023. Вип. 3 (32). С. 10–33. DOI: 10.32353/khrife.3.2023.02.

98. Ідентифікація ракетної та реактивної зброї Російської Федерації: посібник / уклад. В. М. Коротаєв, Р. С. Кірін, М. М. Кушнір, А. С. Ключков, О. В. Овчаров, О. С. Жуган. Дніпро: Дніпропетровський НДЕКЦ МВС, 2022. 134 с.

99. Іжевський Р. П. Основні детермінанти незаконного використання бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг. *Актуальні проблеми держави і права*. 2019. Вип. 83. С. 44–50. URI: <https://hdl.handle.net/11300/13111> (дата звернення: 10.12.2023).

100. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень : затв. наказом Мін'юсту України від 08.10.1998 р. № 53/5 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text> (дата звернення: 25.02.2024).

101. Іщенко А. В., Кобець М. В. Методика експертного дослідження вибухонебезпечних об'єктів. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України*. 2005. № 1. С. 278–286.

102. Керівництво з підривної (вибухової) справи в Збройних Силах України. Київ : Ліра К, 2024. 230 с.

103. Кириленко І. С. Локальна нормотворчість в сучасному суспільстві: теоретико-правові аспекти : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.01. Київ, 2015. 210 с.
104. Кікалішвілі М. Методи індивідуальної профілактики корупційних злочинів. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 12. С. 300–306.
105. Кіпоурас П., Овсянникова І. Судово-експертна діяльність в умовах глобалізації. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2021. Вип. 3 (25). С. 169–183. DOI: 10.32353/khrife.3.2021.12 (дата звернення: 23.11.2023).
106. Клименко Н. І. Судова експертологія: курс лекцій : навч. посіб. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. Київ : Ін Юре, 2007. 528 с.
107. Кобець М. В. Науково-технічне забезпечення розкриття та розслідування злочинів, пов'язаних з вибухами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.09. Київ, 2006. 20 с.
108. Кобець М. В. Криміналістичне дослідження вибухонебезпечних об'єктів спеціальними засобами та методами. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України*. 2005. № 5. С. 142–148.
109. Ковалів М. В. Роль та місце профілактики у сфері боротьби з адміністративними проступками. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія: Юридичні науки. 2017. № 865. С. 230–235.
110. Кодекс адміністративного судочинства України: від 06.07.2005 р. № 2747-IV. (зі змін. та допов.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2005. № 35-36. № 37. Ст.446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text> (дата звернення: 18.06.2024).
111. Козюбра М. І. Методологія правознавства і методологія права: співвідношення понять та їх особливості. *Право України*. 2014. № 1. С. 22–32.
112. Козюбра М. Праворозуміння: поняття, типи та рівні. *Право України*. 2010. № 4. С. 10–21. URL: https://pravoua.com.ua/ua/store/pravoukr/pravoukr_2010_4/ (дата звернення: 25.02.2024) .

113. Колективний договір між адміністрацією та трудовим колективом Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України на 2024 – 2029 роки. URL: <https://nncise.org.ua/> (дата звернення: 25.06.2024).

114. Колесниченко А. Н., Гончаренко В. И., Салтевский М. В. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений. *Советская криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений*. Киев: Вища шк., 1988. С. 7–15.

115. Командиров О. В., Левченко О. В., Кисіль О. В. Перспективи застосування bim-технології (building information modeling) в будівельно-технічній експертизі. *Вісник ОНДІСЕ*. Вип. 5, 2019. С. 86–89.

116. Коновалова В. Е. О значении и функциях экспертных версий. *Криминалистика и судебная экспертиза*. 1977. Вып. 14. С. 53–58.

117. Контимирова В. В., Мазурова В. В. Про актуальність питання з організації випробувальних будівельно-технічних лабораторій в установах судових експертиз. *Вісник ОНДІСЕ*. 2019. Вип. 5. С. 90–94.

118. Корнєв О. В. Концептуальні засади удосконалення національного законодавства, яке регламентує профілактику службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ України. *Теоретичні та прикладні проблеми судової експертизи і криміналістики: тези доп. учасників наук.-практ. конф. (м. Харків, 30 вересня 2022 р.)*. С. 128–130. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_202220930/article/view/korniev.

119. Корнєв О. В. Адміністративно-правовий статус суб'єктів профілактики службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ України. *Право UA*. 2023. № 1. С. 213–218.

120. Корнєв О. В. Досвід Німеччини щодо профілактики службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ. *Актуальні проблеми криміналістичного та експертного забезпечення діяльності правоохоронних органів та суду в Україні: тези доп. учасн. наук.-практ. конф. (м. Харків, 28 травня 2021 р.)*. С. 102–104. URL: https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_202120930/article/view/korniev.

ss.pro/index.php/ndippsn_20210528/article/view/korniev.

121. Корнєв О. В. Перспективи запровадження зарубіжного досвіду у сфері профілактики службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ України. *Наше право*. 2021. № 4. С. 215–220.

122. Корнєв О. В. Напрямки удосконалення національного законодавства, яке регламентує профілактику службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ України. *Наше право*. 2022. № 3. С. 221–226.

123. Корнєв О. В. Шляхи вдосконалення організаційних засад забезпечення профілактики службових правопорушень в професійній діяльності працівників судово-експертних установ України. *Право UA*. 2020. № 3. С. 242–247.

124. Кофанов А. В., Кобилянський О. Л., Приходько Ю. П. Особливості проведення огляду і збору слідової інформації на місці кримінального вибуху : метод. реком. Київ : УкрДГПІ, 2013. 36 с.

125. Кошторисні норми України «Настанова з визначення вартості будівництва»: затв. наказом Мінрозвитку громад та територій України від 01.11.2021 р. № 281. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0281914-21#n12> (дата звернення: 25.05.2024).

126. Криміналістика: криміналістична техніка : навч. посіб. / Р. Л. Степанюк, В. О. Гусєва, В. В. Кікінчук та ін. Харків : ХНУВС, 2023. 388 с.

127. Криміналістика: підручник / за ред. В. Ю. Шепітька. Київ: Вид. Дім «Ін Юре», 2001. С. 684.

128. Криміналістична вибухотехніка: словник термінів / [Ю. П. Приходько, В. В. Юсупов, А. А. Саковський, Ю. Є. Філіпов]. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. 95 с.

129. Кримінальний кодекс України : від 05.04.2001 р. № 2341-III (зі змін та допов.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2001. № 25-26. Ст.131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення:

25.02.2024).

130. Кримінальний процесуальний кодекс України : від 13.04.2012 р. № 4651-VI (зі змін. та допов.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2013. № 9-10. № 11-12. № 13. Ст. 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 25.02.2024).

131. Кримський С. Метод. *Філософський енциклопедичний словник*. Редкол.: В. І. Шинкарук (голова) ; Ін- т філос. ім. Г. С. Сковороди НАНУ. Київ : Абрис, 2002. С. 373. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Shynkaruk_Volodymyr/Filosofskyi_entsyklopedychnyi_slovnyk.pdf (дата звернення: 25.02.2024).

132. Куріло В. І., Самохін А. В. Правове регулювання експертної діяльності в Україні: проблеми та шляхи розвитку. *Вісник Маріупольського державного університету*. Серія: Право, 2013. Вип. 6. С. 66–72.

133. Кучеренко Р. Й., Пугачова Л. Ф., Пугачова І. Л., Гайдаржі І. О., Кириленко С. А., Міщенко І. П., Радченко С. В., Мацак Н. А. Методика встановлення фактичних обсягів та вартості виконаних будівельних робіт за звітною документацією / за ред. Л. М. Деречі. Реєстр. код 10.6.17. Харків: ХНДІСЕ, 2009. 78 с.

134. Лисиченко В. К. К вопросу о предмете и системе криминалистической экспертизы. *Материалы 4-й расширенной научной конференции*. Киев, 1959. С. 328–331.

135. Лозовий А. І., Сімакова-Єфремян Е. Б. Актуальні питання реформування законодавства у сфері судово-експертної діяльності в Україні. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. Харків, 2014. Вип. 14. С. 157–166.

136. Лозовий А. І., Сімакова-Єфремян Е. Б. Шляхи вирішення проблем науково-методичного забезпечення експертної діяльності в Україні. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. Харків, 2015. Вип. 15. С. 149–156.

137. Мала енциклопедія теорії держави і права / за заг. ред.

Ю. Л. Бошицького. Київ: Вид-во Європ. ун-ту, 2010. 368 с.

138. Манжук І. В. Визначення методів пізнання у науковій літературі. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2014. № 1. С. 11–17. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/bmju_2012_11_4 (дата звернення: 25.02.2024) .

139. Меньшикова Єлизавета, Гребінник Дмитро. Понад 460 млн грн заборгували підрядникам, які обслуговують дороги для військових та медиків на Харківщині: причина. URL: <https://suspilne.media/kharkiv/808661-ponad-460-mln-grn-zaborguvali-pidradnikam-aki-obslugovuut-dorogi-dla-vijskovih-ta-medikiv-na-harkivsini-pricina/> (дата звернення: 14.08.2024).

140. Методика визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування : затв. наказ. Мінінфраструктури України від 07.10.2022 р. № 753 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0753733-22#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

141. Методика визначення шкоди та збитків, завданих інфраструктурі транспорту, інфраструктурі електронних комунікаційних мереж та об'єктів поштового зв'язку внаслідок збройної агресії Російської Федерації : затв. наказ. Мінінфраструктури України від 24.03.2023 р. № 182. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0733-23#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

142. Методика визначення шкоди та збитків, завданих об'єктам енергетичної інфраструктури України внаслідок збройної агресії Російської Федерації : затв. наказ. Міненергетики та Фонду держмайна України від 22.02.2023 р. № 57/342. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0708-23#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

143. Методика встановлення причинно-наслідкового зв'язку між дорожніми умовами та ДТП у місцях їх концентрації. Харків: ХНДІСЕ, Укравтодор, 2007. 45 с.

144. Методика «Комплексне дослідження ракетно-артилерійського озброєння». КНДІСЕ МЮ України, 2017. 58 с. (код у Державному реєстрі

методик проведення судових експертиз – 16.1.01). URL: <https://rmpse.minjust.gov.ua/search> (дата звернення: 25.02.2024).

145. Методика комплексного дослідження вибухових пристроїв, вибухових речовин і слідів вибуху. Київ: КНДІСЕ, ХНДІСЕ, ЛНДІСЕ МЮ України, ДНДЕКЦ МВС України, 2005. 213 с. (код у Державному реєстрі методик проведення судових експертиз – 0.1.12). URL: <https://rmpse.minjust.gov.ua/search> (дата звернення: 25.02.2024).

146. Методика комплексного дослідження вибухових пристроїв, вибухових речовин і слідів вибуху (номер держреєстрації 0103U002003) / Г. В. Прохоров-Лукін, В. І. Пашенко, В. І. Биков та ін. Київ : МЮ України; МВС України, 2007. 218 с.

147. Методика криміналістичного дослідження електродетонаторів промислового та саморобного виготовлення. ДНДЕКЦ Міністерства внутрішніх справ України, Київський НДІСЕ Міністерства юстиції України, 2005 (код у Державному реєстрі методик проведення судових експертиз – 5.2.01). URL: <https://rmpse.minjust.gov.ua/search> (дата звернення: 25.02.2024).

148. Методичні рекомендації з дослідження стану доріг та дорожніх умов у межах виконання будівельно-технічної та дорожньо-технічної експертиз: звіт НДР (заключ.) / МЮУ, ХНДІСЕ, КНДІСЕ; кер. Н. В. Сила; викон.: Р. Б. Каплін, Л. Ф. Пугачова, І. Л. Пугачова та ін. – 0115U000585. Харків, 2015. 107 с.

149. Методичні рекомендації «Комплексне дорожньо-технічне і автотехнічне дослідження впливу стану дорожнього покриття та інженерного облаштування автомобільної дороги на факт ДТП»: звіт НДР (заключ.) / Міністерство юстиції України, ХНДІСЕ; наук. кер. Н. В. Сила; викон.: А. С. Куйбіда. 0110U001395. Харків: ХНДІСЕ, 2013. 80 с.

150. Методичні рекомендації щодо ідентифікації крилатих ракет / уклад. Д. В. Рамшов, О. М. Сурков, Є. О. Бондаренко. Київ, 2022. 49 с.

151. Міністерство юстиції запустило проєкт «Скажи правду». Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. URL: <https://www.kmu.gov.ua>

»news (дата звернення: 20.06.2022).

152. Моніторинговий звіт-2022: судово-експертна діяльність та банкрутство. URL: <https://minjust.gov.ua/files/general/2023/02/08/20230208172351-37.pdf> (дата звернення: 05.09.2023).

153. Надгорный Г. М. Предмет судебно-экспертной отрасли знаний и предмет судебной экспертизы. *Криминалистика и судебная экспертиза*. 1976. Вып. 13. С. 37–42.

154. Наказ Міністерства юстиції України від 08.05.2018 №1467/5 «Про затвердження переліків рекомендованої науково-технічної та довідкової літератури, що використовується під час проведення судових експертиз». URL : <https://expertize-journal.org.ua/normativnie-documenti/7827-nakaz-ministerstva-yustitsiji-ukrajini-vid-08-05-2018-1467-5-pro-zatverdzhennya-perelikiv-rekomendovanoji-naukovo-tekhnichnoji-ta-dovidkovoji-literaturi-shcho-vikoristovuetsya-pid-chas-provedennya-sudovikh-ekspertiz> (дата звернення: 20.08.2024).

155. Науково-методичні рекомендації з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень : затв. наказ. Мін'юсту України від 08.10.1998 р. № 53/5 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

156. НПАОП 63.21-1.01-09. Правила охорони праці під час будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг [Чинний від 28.12.2009]. Київ, 2009. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=27158 (дата звернення: 26.08.2024).

157. Огляд місць подій за фактами вибухів: довід.-метод. посіб. / В. І. Пащенко, Є. М. Ткаченко, С. А. Грущенко та ін. Київ : ДНДЕКЦ МВС України ; НАВСУ, 2004. 69 с.

158. Ольхов В. С. Проблемні питання у визначенні вартості пошкоджень автомобільних доріг, які утворилися внаслідок збройної агресії РФ. *Судова експертиза в контексті відновлення України* : матеріали III Всеукр. наук.-практ. конф. (Львів, 09.06.2023). Київ, 2023. С. 242–245. URL:

<https://intelekt.org.ua/wp-content/uploads/2023/08/sudova-ekspertyza-2023-druk.pdf>
(дата звернення: 28.05.2024).

159. Організаційні основи судово-експертної діяльності: Лекція 2 навчальної дисципліни «Сучасні доктрини судової експертології» вибіркового компонент освітньої програми третього (доктора філософії) освітньо-наукового рівня вищої освіти 081 Право: Кафедра кримінального процесу, криміналістики та експертології факультету №6 Харківського національного університету внутрішніх справ МВС України. Харків, 2023. URL: https://file:///D:/%D0%97%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F/%D0%9B%D0%B5%D0%BA%D1%86_%D1%8F%20%20%D0%9E%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD_%D0%B7%D0%B0%D1%86_%D1%8F%20%D0%A1%D0%95.pdf (дата звернення: 10.08.2024).

160. Основи судової експертизи: навч. посіб. для фахівців, які мають намір отримати або підтвердити кваліфікацію судового експерта / авт.-уклад.: Л. М. Головченко, А. І. Лозовий, Е. Б. Сімакова-Єфремян та ін. Харків: Право, 2016. 928 с.

161. Півньов Є. Анкетування як метод наукового пізнання та його вплив на формування методології судово-експертних дорожньо-технічних досліджень. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2024. Вип. 1 (34). С. 187–208. DOI : 10.32353/khrife.1.2024.11.

162. Півньов Є. Деякі аспекти розширення меж предмету дорожньо-технічної експертизи в умовах війни та відновлення України у повоєнний період. *Актуальні питання судово-експертної діяльності в умовах воєнного стану та повоєнний період*: матеріали всеукраїн. наук.-практ. конф. (Одеса – Львів, 28 вересня 2022 р.) : тези доповідей / відп. ред. Дмитро Кішко, Роман Заяць. Львів : Растр-7, 2022. С.121–123.

163. Півньов Є. До проблем методичного забезпечення судової дорожньо-технічної експертизи під час війни. *Актуальні питання судової експертизи та криміналістики* : зб. мат-лів міжнар. наук.-практ. конф. з нагоди

ювілеїв видатних учених: 95-річчя від дня народження Л. Ю. Ароцкера («Ароцкерівські читання») і 105-річчя від дня народження М. В. Салтевського (Харків, 19.05.2023). Харків : ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», 2023. С. 239–241. URL: [https://www.hniise.gov.ua/uploads/files/public-folder/2023_tezy_konference28_compressed_compressed_compressed%20\(1\)-181-360.pdf](https://www.hniise.gov.ua/uploads/files/public-folder/2023_tezy_konference28_compressed_compressed_compressed%20(1)-181-360.pdf) (дата звернення : 23.08.2023).

164. Півньов Є. Методичні підходи до визначення шкоди та збитків від пошкодження дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії рф. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2024. Вип. 2 (35). С. 110–126. DOI : 10.32353/khrife.2.2024.08.

165. Півньов Є. Питання міжнародного співробітництва у галузі судової експертизи під час війни. *Актуальні питання судової експертизи і криміналістики* : зб. мат-лів міжнар. наук.-практ. конф. з нагоди 100-річчя Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» (Харків, 10.11.2023). Харків : ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», 2023. С. 287–290.

166. Півньов Є. Проблеми профілактичної діяльності судових експертів під час дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури. *Актуальні питання судової експертизи і криміналістики* : зб. мат-лів Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої пам'яті видатного вченого Владислава Федоренка («Федоренківські читання») (Харків, 15.10.2024). Харків, 2024. С. 229–232.

167. Півньов Є. Судова експертиза у сфері дорожньої інфраструктури: проблеми визначення шкоди та збитків внаслідок збройної агресії російської федерації. *Сучасні напрямки розвитку судової експертизи та криміналістики*: зб. Всеукраїн. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 5 вересня 2024 р.). Одеса : Юридика, 2024. С. 371–376.

168. Півньов Є. Судово-експертне дорожньо-технічне дослідження: стан і зміни відповідно до нових завдань експертного забезпечення правосуддя. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2023. Вип. 4 (33). С. 178–190. DOI: 10.32353/khrife.4.2023.12 (дата звернення: 28.05.2024).

169. Півньов Є. О. Адаптація до викликів війни пріоритетних напрямів наукових досліджень у сфері судової експертизи. *Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу*: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 16 груд. 2022 р.) / за заг. ред. Н. В. Нестор; уклад. О. В. Баулін, О. І. Жеребко, Т. П. Кривак, О. О. Садченко, А. В. Старушкевич, Ю. Б. Форіс. Київ: Університет «Україна», 2022. С. 383–386. URL: <https://kndise.gov.ua/conferenceua-2022/> (дата звернення : 20.08.2023).

170. Півньов Є. О. До питання експертного забезпечення розслідування злочинів у сфері будівництва доріг. *Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу* : матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 15 груд. 2021 р.). Київський науково-дослідний інститут судових експертиз Міністерства юстиції України. Київ: Ліра-К, 2021. С. 234–237. <https://kndise.gov.ua/aktualni-pytannya-sudovoyi-ekspertologiyi-kryminalistyky-ta-kryminalnogo-proczesu-materialy-iii-mizhnar-nauk-prakt-konf-m-kyuyiv-15-grudnya-2021-r/> (дата звернення : 05.09.2023).

171. Півньов Є. О. Проблемні питання експертних досліджень із визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації. *Проблематика документального оформлення, визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні та її громадянам внаслідок збройної агресії Російської Федерації*: тези наук.-практ. конференції (м. Харків, 22.06.2022). Харків, 2022. С. 106–110. URL: <https://nauka.nlu.edu.ua/nauka/wp-content/uploads/2022/06/programakonferenczii%CC%88-22-cherwnya-nyuu.pdf> (дата звернення: 05.09.2023).

172. Півньов Є. О. Проблемні питання експертного забезпечення розслідування службових злочинів у сфері будівництва доріг. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 102–107.

DOI: <https://doi.org/10.31359/978-966-998-313-8>.

173. Повідайчик О. С., Жиленко Р. В. Методи досліджень у соціальній роботі : навч. посіб. Ужгород : Вид-во ПП «АУТДОР ШАРК», 2018. 164 с. URL: <https://www.uzhnu.edu.ua/uk/infocentre/get/42750> (дата звернення: 25.02.2024).

174. Положення про Центральну експертно-кваліфікаційну комісію при Міністерстві юстиції України та атестацію судових експертів : затв. наказом Мін'юсту України від 03.03.2015 р. № 301/5 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0249-15#Text> (дата звернення: 25.02.2024).

175. Порядок атестації та державної реєстрації методик проведення судових експертиз : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 02.07.2008 р. № 595 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/595-2008-%D0%BF#Text> (дата звернення: 25.06.2024).

176. Порядок визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 20.03.2022 р. № 326 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/326-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

177. Порядок подання інформаційного повідомлення про пошкоджене та знищене нерухоме майно внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених військовою агресією Російської Федерації : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 26.03.2022 р. № 380. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/380-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 17.06.2022).

178. Приходько Ю. П. Виявлення та фіксація слідів вибухових пристроїв як джерело інформації про скоєний злочин. *Криміналістика і судова експертиза*. 2015. Вип. 60. С. 357–361.

179. Приходько Ю. П. Загальна характеристика судової вибухотехнічної експертизи. *Криміналістичні і психофізіологічні методи досліджень*

в судочинстві, правоохоронній діяльності і кадровій роботі : зб. матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф. Київ : Київ. ун-т права НАН України, 2014. С. 231–233.

180. Приходько Ю. П. Криміналістична характеристика судової вибухотехнічної експертизи. *Проблемні аспекти експертної практики* : зб. матеріалів круглого столу. Київ : ННПФЕКП НАВС, 2014. С. 215–217.

181. Приходько Ю. П. Судова вибухотехнічна експертиза, як джерело доказування при розслідуванні кримінальних вибухів. *Правові реформи в Україні: реалії сьогодення* : тези доп. VII Всеур. наук.-практ. конф., присвяч. Дню юриста України (Київ, 29 жовт. 2015 р.) : у 2 ч. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2015. Ч. 1. С. 213–215.

182. Приходько Ю. П. Теоретичні та практичні аспекти судової вибухотехнічної експертизи. *Сучасні тенденції розвитку національного законодавства* : зб. тез III Міжнар. наук.-практ. конф. Київ : НУБіП, 2014. С. 75–77.

183. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV (зі змін. та допов). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2005. № 51. ст.556. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

184. Про будівельні норми: Закон України від 05.11.2009 № 1704-VI. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2010. № 5. Ст. 41. URL: <https://ud.org.ua/zakonodavstvo/ukazi-ta-zakoni/117-1704-vi-zakon-ukrajini-pro-budivelni-normi> (дата звернення: 28.08.2024).

185. Про виділення коштів з резервного фонду державного бюджету для здійснення заходів, пов'язаних з відновленням автомобільних доріг загального користування місцевого значення: Постанова Кабінету Міністрів України від 02 липня 2024 р. № 777. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-vydilennia-koshtiv-z-rezervnoho-fondu-derzhavnoho-biudzhetu-s77720724> (дата звернення: 15.08.2024).

186. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх

досудового розслідування. *Офіс Генпрокурора* : офіц. сайт. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 28.05.2024).

187. Про затвердження Інструкції з організації проведення підконтрольної експлуатації озброєння та військової техніки у Збройних Силах України: Наказ Міністерства оборони України від 16.11.2018 № 578. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0277-19#Text> (дата звернення: 10.08.2024).

188. Про затвердження Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування : Наказ Мінінфраструктури від 07 жовтня 2022 року № 753. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0753733-22#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

189. Про затвердження національного класифікатора НК 018:2023 та скасування національного класифікатора ДК 018-2000 : наказ Мінекономіки України від 16.05.2023 р. № 3573. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v3573930-23#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

190. Про затвердження Переліку рекомендованої науково-технічної та довідкової літератури, що використовується під час проведення судових експертиз : наказ Мін'юсту України від 30.07.2010 р. № 1722/5 (зі змін. та допов.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v1722323-10#Text> (дата звернення: 25.06.2024).

191. Про затвердження Положення про профілактику правопорушень, пов'язаних із здійсненням службової діяльності працівниками Державної міграційної служби України: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 25.05.2012 № 452. *Офіційний вісник України*. 2012. № 48. Ст. 1895 (*Втрата чинності відбулася на підставі наказу Міністерства внутрішніх справ № 400 від 24.05.2019*).

192. Про затвердження Положення про профілактику правопорушень,

пов'язаних із здійсненням службової діяльності працівниками митної служби України: Наказ Державної митної служби України від 24.05.2004 № 380. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0875-04#Text> (дата звернення: 28.03.2024).

193. Про затвердження Порядку ведення Реєстру методик проведення судових експертиз: наказ Міністерства юстиції України від 02.10.2008 № 1666/5. *Офіційний вісник України*. 2008. № 77. Ст. 2588 (із змінами та допов.). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0924-08#Text> (дата звернення: 10.04.2023).

194. Про затвердження Порядку застосування зброї і бойової техніки з'єднаннями, військовими частинами і підрозділами Збройних Сил під час виконання ними завдань щодо відсічі збройної агресії проти України: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2018 р. № 828. *Верховна Рада України : електрон. кабінет*. 2008. № 49. Ст. 1585 (зі змінами та допов.). URL: <https://ips.ligazakon.net/document/kp180828> (дата звернення: 28.05.2023)

195. Про затвердження порядку проведення рецензування висновків судових експертів : Наказ Міністерства юстиції України від 03.02.2020 № 335/5 (із змінами та допов.). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0131-20#Tex>.

196. Про ліцензування освітньої діяльності : наказ МОН України від 23.11.2020 р. № 256-л. URL: <https://mon.gov.ua/ua/ministerstvo/poslugi/licenzuvannya/protokoli-zasidan-licenzijnoyi-komisiyi-rishennya-mon/2020-rik> (дата звернення: 25.02.2024).

197. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні : Закон України від 12.07.2001 р. № 2658-III (зі змін. та допов.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2001. № 47. Ст. 251. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

198. Про судову експертизу : Закон України від 25.02.1994 р. № 4038-XII (зі змін. та доп.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1994. № 28. Ст. 232. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text> (дата звернення: 14.08.2024).

199. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР (зі

змін. та допов.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*, 1994, № 51. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 28.05.2024).

200. Проект Закону про відшкодування шкоди, завданої потерпілому внаслідок збройної агресії Російської Федерації (реєстрац. № 7385). *Верховна Рада України*: електронний кабінет. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3939-20?find=1&text=7385#Text> (дата звернення: 17.06.2023).

201. Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про судову експертизу» від 22.11.2021 р. № 6284-3. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73261 (дата звернення: 12.02.2022).

202. Пропозиції Міністерства юстиції України до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про судову експертизу», внесеного на розгляд Верховної Ради України народними депутатами України Тарасенком Т. П., Павлюком М. В., Кузнецовим О. О. та іншими (реєстр. № 6284-3 від 23.11.2021). Перше читання. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/bills_documents/document-2635242.pdf (дата звернення: 23.11.2023).

203. Профілактика злочинів: підручник / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. О. М. Джужи. Київ: Атіка, 2011. 720 с. URL: https://pidru4niki.com/1299101049607/pravo/rivni_vidi_metodi_formi_profilaktichnoyi_diyalnosti (дата звернення: 28.05.2024).

204. Прохоров-Лукин Г. В. Предмет судебной экспертизы и общие основания деления экспертных задач на категории. *Криминалистика и судебная экспертиза*. Київ. 2001. Вып. 50. С. 3–15.

205. Пучко Д. В. До питання оцінювання результатів судової будівельно-технічної експертизи у кримінальному провадженні. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2020. Вип. 21. С. 92–105; DOI:

10.32353/khrife.1.2020_06 (дата звернення: 25.05.2024).

206. Пучко Д. В. До питання про розроблення теоретико-правових та загально-методичних положень судової будівельно-технічної експертизи. *Судова експертиза: сучасність та майбутнє*: матеріали круглого столу (м. Львів, 25 січня 2018 р.); за заг. ред. д. т. н. Кузіна М. О. Львів: Львівський науково-дослідний інститут судових експертиз Міністерства юстиції України, 2019. С. 104–106.

207. Пучко Д. В. До питання удосконалення класифікації судових будівельно-технічних експертиз із урахуванням досвіду країн Балтії. *Проблеми та перспективи розвитку судової експертизи та криміналістики* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 16 жовтня 2020). Одеса: Вид. дім «Гельветика», 2020. С. 487–492.

208. Пучко Д. В. Належність та достовірність висновку експерта як критерії оцінювання судової експертизи. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2020. Вип. 22. С. 174–187. DOI: 10.32353/khrife.2.2020.17 (дата звернення: 25.05.2024).

209. Пучко Д. В. Проблемні питання диференціації видів судових будівельно-технічних експертиз, що призначаються за злочинами у сфері будівництва. *Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 25–26 січня 2019). Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2019. С. 125–128.

210. Пучко Д. В. Проблемні питання судової будівельно-технічної експертизи. *Актуальні питання судової експертизи і криміналістики* : зб. матеріалів Міжнарод. наук.-практ. конф., присвяченої 150-річчю з дня народження Засл. проф. М. С. Бокаріуса (Харків, 18–19 квіт. 2019 р.). Харків: ХНДІСЕ, 2019. С. 310–312.

211. Пучко Д. В. Современное состояние и перспективы развития судебной строительно-технической экспертизы в Украине. *Криминалістика и судебная експертологія: Наука, обучение, практика*. Вип. XV. Т. II. Центр судебной экспертизы Литвы, Литовское общество криминалистов, Университет

Миколаса Ромериса. Каунас, 2019. С. 311–326 (на литовском, англійському, польському, руському мові).

212. Пучко Д. В. Щодо проблемних питань класифікації судової будівельно-технічної експертизи. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2019. Вип. 20. С. 478–490. DOI: 10.32353/khrife.2.2019.38.

213. Рабінович П. Категорії та закони діалектики – актуальний інструмент сучасного правопізнання (за матеріалами практики Страсбурзького суду). *Вісник Національної академії правових наук України*. 2009. № 4 (59). С. 8–19. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vapny_2009_4_2 (дата звернення: 25.02.2024).

214. Р В.2.3-218-02071168-386-2004 Рекомендації щодо оцінки зчепних якостей дорожніх покриттів з урахуванням неоднорідності по площі проїзної частини. Укравтодор, ХНАДУ: Харків–Київ, 2004. URL : https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=46096 (дата звернення: 27.03. 2024).

215. Ржевська В. С. Право держави на самооборону в світлі розвитку юридичних гарантій міжнародної безпеки: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.11. Київ, 2003. 22 с.

216. Ріпенко А. Судова експертиза: які зміни чекаємо наприкінці року? URL : <http://blog.liga.net/user/aripenko/article/28826.aspx> (дата звернення 12.06.2019).

217. Романов М. С., Корчан М. С., Кіреєв В. О. Судово-автомобільна експертиза: зміст і науково-методичний базис. *Криміналістика та судова експертиза*. Київ: МЮУ, 2000. Вип. 49. С. 168–173.

218. Салтевський М. В. Криміналістика : підручник. У 2 -х частинах. Ч. 1. Харків: КонСУМ, Основа, 1999. 416 с.

219. Самойлова О. Ф., Печерська І. О. Експертна профілактика як одна з форм судово-експертної діяльності і роль судового експерта в цій сфері. *Молодий вчений*. № 2 (102). С. 58–62. URL: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2022-2-102-12> (дата звернення: 26.08.2024).

220. Сегай М. Я. Методология судебной идентификации. Киев: РИО МВД Украины, 1970. 256 с.

221. Сімакова-Єфремян Е. Б. Актуальні напрями судово-експертних досліджень в Україні в умовах воєнного стану. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2024. Вип. 1 (34). С. 5–11. DOI: 10.32353/khrife.1.2024.01.

222. Сімакова-Єфремян Е. Б. Деякі проблеми та шляхи вдосконалення правового регулювання судово-експертної діяльності. *Держава і право. Юридичні і політичні науки*. Київ, 2001. Вип. 11. С. 447–451.

223. Сімакова-Єфремян Е. Б. Деякі проблемні питання застосування нових норм з питань призначення та проведення судової експертизи. *Вісник Одеського науково-дослідного інституту судових експертиз: науково-практ. електронне вид.* Вип. 3. Одеса : ОНДІСЕ, 2018. С. 114–120.

224. Сімакова-Єфремян Е. Б. До питання про методи та методики експертних досліджень. *Сучасні проблеми розвитку судової експертизи* : зб. матеріалів засід. «кругл. столу», присвяч. 10-річ. створ. Севастоп. від. ХНДІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса (Севастополь, 10–11.06.2010). Харків, 2010. С. 31–33.

225. Сімакова-Єфремян Е. Б. До питання про призначення та проведення судової експертизи у кримінальному процесі України. *Сучасні напрями розвитку судової експертизи та криміналістики*: тези доп. наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті Засл. проф. М. С. Бокаріуса (м. Харків, 20 грудня 2016 р.). Харків, 2016. С. 254–256.

226. Сімакова-Єфремян Е. Б. До питання удосконалення деяких положень нормативно-правових актів щодо експертного забезпечення правосуддя України. *Актуальні питання судової експертизи та криміналістики* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 90-річчю створення ХНДІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса (Харків, 7–8 листоп. 2013 р.). Харків, 2013. С. 36–38.

227. Сімакова-Єфремян Е. Б. Загальна теорія судової експертизи як

основа методології проведення комплексних судово-експертних досліджень. *Вісник Академії правових наук України*. 2006. № 3(46). С. 225–235.

228. Сімакова-Єфремян Е. Б. Загальні проблеми призначення та проведення судових експертиз за фактами вчинення корупційних злочинів: Матеріали міжвідом. наук.-практ. семінару «Проблемні питання призначення та проведення судових експертиз у кримінальних провадженнях за корупційними злочинами» (Харків : 12 липня 2019 р.). Харків: ХНДІСЕ, 2019. С. 9–14.

229. Сімакова-Єфремян Е. Б. Зміни до підзаконних нормативних актів про судову експертизу та їх співвідношення із законами. *Актуальні питання судової експертизи та криміналістики*: зб. матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 105-річчю з дня народження Заслуженого професора М. С. Бокаріуса (Харків, 18–19 квітня 2019 р.). Харків : ХНДІСЕ, 2019. С. 43–45.

230. Сімакова-Єфремян Е. Б. Комплексні судово-експертні дослідження: теорія та практика : монографія. Харків : Право, 2016. 456 с.

231. Сімакова-Єфремян Е. Б. Проблеми методичного забезпечення комплексних експертних досліджень. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2013. Вип. 13. С. 225–232.

232. Сімакова-Єфремян Е. Б. Проблеми нормативного регулювання судово-експертної діяльності в новому законодавстві України. *Криміналістика та судова експертологія: наука, навчання, практика*: 14 Міжнар. конгрес (Одеса, 13–14 вересня 2018 р.). Одеса : НУ «ОЮА», 2018. Т. 2. С. 411–426.

233. Сімакова-Єфремян Е. Б. Проблеми нормативно-правового регулювання судово-експертної діяльності в адміністративному судочинстві України. *Бюлетень МЮУ*. 2008. № 3(77). С. 71–81.

234. Сімакова-Єфремян Е. Б. Проблеми судово-експертної діяльності. *Вісник ОНДІСЕ*: наук.-практ. електронне видання, 2017. С. 64–70.

235. Сімакова-Єфремян Е. Б. Проблемні питання застосування нового Кримінального процесуального кодексу України під час призначення та проведення судової експертизи. *Криміналістика і судова експертиза* / Відп. ред. І. І. Ємельянова. Київ: Міністерство юстиції України, 2013. Вип. 58. Ч. 21.

С. 54–59.

236. Сімакова-Єфремян Е. Б. Теорія і методологія комплексної експертизи контактної-слідової взаємодії об'єктів: монографія. Харків: Гриф, 2004. 176 с.

237. Сімакова-Єфремян Е. Б. Щодо необхідності реформування базового законодавства України про експертне забезпечення правосуддя. *Проблеми реформування базового законодавства України з питань експертного забезпечення правосуддя* : матеріали круглого столу (м. Харків, 6–7 лютого 2020 р.). Харків, 2020. С. 12–15.

238. Скакун О. Ф. Теорія держави і права: підручник. Харків: Консум, 2006. 655 с. URL: <http://politics.ellib.org.ua/pages-cat-51.html> (дата звернення: 25.02.2024).

239. Скибінська З. М., Заяць О. Я. Суб'єкти малого підприємництва та особливості застосування спрощеної системи оподаткування, обліку та звітності у будівельному виробництві. *Науковий вісник*: зб. наук.-техн. праць Національного лісотехнічного університету України, 2007. Вип. 17.8. С. 244–248.

240. СНиП 2.05.06-85 Строительные нормы и правила. Магистральные трубопроводы. [Чинний від 01.01.1986]. Київ, 1985. URL: https://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page.html?id_doc=4679 (дата звернення: 26.08.2024).

241. Снісар О. М. Роль громадських організацій у профілактиці корупційних правопорушень у державному секторі. Проблеми здійснення громадського контролю. *Актуальні питання профілактики корупційних проявів у державному секторі безпеки України в сучасних умовах*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 17 черв. 2016 р.). Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 85–87.

242. Соколовский З. М. Проблема использования в уголовном судопроизводстве специальных знаний для установления причинной связи явлений: дис. ... д-ра юрид. наук : спец. 12.00.09. Харьков, 1963. 518 с.

243. СОУ 42.1-37641918-035:2018 Автомобільні дороги. Ресурсні елементні кошторисні норми на ремонтно-будівельні роботи. Зміна № 1 [Чинний від 01.10.2019]. Київ, 2019. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=84017 (дата звернення: 26.08.2024).

244. СОУ 42.1-37641918-035:2018 Автомобільні дороги. Ресурсні елементні кошторисні норми на ремонтно-будівельні роботи. Зміна № 2 [Чинний від 01.12.2020]. Київ, 2020. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=91125 (дата звернення: 26.08.2024)

245. СОУ 42.1-37641918-085:2018 Автомобільні дороги. Правила визначення вартості робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання [Чинний від 01.01.2019]. Київ, 2018. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=80818 (дата звернення: 26.08.2024)..

246. Стародубов І. В, Поліщук І. Ю. Прийняття нового Кримінального процесуального кодексу України: основні зміни та нововведення, що стосуються судової експертизи. *Ароцкерівські читання* : зб. матеріалів засід., присв. 85-річчю від дня народження видатного вченого-криміналіста Л. Ю. Ароцкера (Суми, 1–2 лист. 2012 р.). МЮУ, ХНДІСЕ. Харків : ХНДІСЕ, 2012. С. 32–34.

247. Степанюк Р. Перспективи впровадження криміналістичної розвідки в діяльність установ судової експертизи. Актуальні питання судової експертизи і криміналістики: зб. матер. Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої пам'яті видатн. вченого Владислава Федоренка («Федоренківські читання») (Харків, 15 жовт. 2024 р.). Харків: ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», 2024. С. 278–280.

248. Сухонос В. В. Теорія держави і права: навч. посіб. Суми: ВТД "Університетська книга", 2005. 242 с. URL: https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/47858/1/Sukhonos_ml_TDP_uchebnik.pdf (дата звернення:

25.02.2024).

249. Сучасне озброєння і військова техніка Збройних сил російської федерації. Довідник учасника ОСС / [С.П. Корнійчук, О.В. Турінський, Г.В. Певцов та ін.]; під заг. ред. С.П. Корнійчука. Харків : ДІСА Плюс, 2020. 1200 с.

250. Сучасний кримінальний процес країн Європи: монографія / за ред. В. В. Луцика та В. І. Самаріна. Харків: Право, 2018. 792 с.

251. Тюленєв С. Питання рейдерства в умовах російської агресії. Актуальні питання судової експертизи і криміналістики : зб. матер. міжнар. наук.-практ. конф. з нагоди 100-річчя від дня народження М. С. Романова (Харків, 17.05.2024). Харків : ННЦ «ІСЕ ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса», 2024. С. 266–268.

252. Укравтодор презентував ключові проекти дорожнього будівництва на 2021 рік. *Укрінформ*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3195999-ukravtodor-prezentuvav-klucovi-proekti-doroznogo-budivnictva-na-2021-rik.html> (дата звернення: 17.06.2022).

253. Філіпенко Н. Є., Угровецький О. П., Шарапова О. В. Теоретичні основи експертної профілактики: поняття та завдання. *Теорія та практика судової експертизи та криміналістики*. 2019. № 20. С. 151–162.

254. Філософія права : навч. посіб. / за ред. О. Г. Данильяна. Київ: Юрінком Інтер, 2009. 269 с.

255. Фридман И. Я. Использование данных судебной экспертизы для предупреждения правонарушений. Киев: РИО МВД УССР, 1972. 168 с.

256. Хоша В. В. Акредитація судово-експертних установ України як дієвий спосіб комплексного підтвердження їх компетенції. *Сучасні напрями розвитку судової експертизи та криміналістики* : тези доп. наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті засл. проф. М. С. Бокаріуса (Харків, 20.12.2016). Харків: ХНУВС, 2016. С. 294–297.

257. Цвік М. В., Петришин О. В., Авраменко Л. В. та ін. Загальна теорія держави і права : підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл. / за ред. М. В. Цвіка,

О. В. Петришина. Харків: Право, 2009. 584 с. URL: https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/KNIGI_2009/TEorijaDerjav_2009.pdf (дата звернення: 25.02.2024).

258. Цехмістрова Г. С. Основи наукових досліджень : навч. посіб. Київ: Видавн. Дім «Слово», 2003. 240 с. URL: <http://www.info-library.com.ua/books-book-96.html> (дата звернення: 25.02.2024).

259. Цивільний процесуальний кодекс України : від 18.03.2004 р. № 1618-IV (зі змін. та допов.). *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2004. № 40-41, 42. Ст. 492. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text> (дата звернення: 18.06.2024).

260. Циппеліус Р. Юридична методологія / пер., адаптація, приклади з права України і список термінів Номан Корнута. Київ: Реферат, 2004. 176 с.

261. Швець О. О., Фтемов Ю. О., Колос Р. Л. Вибухова справа. Основи ведення підривних робіт: навч. посіб.: Львів : Національна академія сухопутних військ, 2016. 352 с.

262. Шевчук В. М. Криміналістична інноватика як доктринальний напрямок криміналістики. *Право України*. 2021. № 8. С. 114–130.

263. Шевчук В. М. Сучасні проблеми криміналістики в умовах війни та глобальних загроз. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2022. Вип. 3 (28). С. 11–27.

264. Шейко В. М., Кушнарєнко Н. М. Організація та методика дослідницької діяльності: підручник. 5-те вид., стереотип. Київ: Знання, 2006. 307 с.

265. Шепітько В. Ю., Журавель В. А., Авдєєва Г. К. Інновації в криміналістиці та їх впровадження в діяльність органів досудового слідства. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2011. Вип. 21. С. 39–45. URL: <https://dspace.nlu.edu.ua/jspui/handle/123456789/5481> (дата звернення: 10.12.2023).

266. Шепітько В. Ю., Коновалова В. О., Журавель В. А., Глібко В. М., Дудніков А. Л., Шевчук В. М. Криміналістика : підручник / за ред.

В. Ю. Шепітька. 4-те вид., перероб. і допов. Харків, 2008. 464 с. URL: <https://law.sspu.edu.ua/files/documents/books/library/17/shepitko.pdf> (дата звернення: 25.02.2024).

267. Шепітько В. Ю. Проблеми використання спеціальних знань крізь призму сучасного кримінального судочинства в Україні. *Судова експертиза*. 2014. № 1. С. 11–18.

268. Шепітько В. Ю. Тенденції і перспективи розвитку криміналістики (концептуальність підходів і дискусійність поглядів). *Актуальні проблеми криміналістики* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 25–26 верес. 2003). Харків, 2003. С. 5–8. URL: <https://dspace.nlu.edu.ua/jspui/handle/123456789/13888> (дата звернення: 10.12.2023).

269. Шепітько М. В. Засоби протидії наданню судовим експертом завідомо неправдивого висновку. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2015. Вип. 15. С. 180–188. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Tpsek_2015_15_25 (дата звернення: 25.02.2024).

270. Шепітько М. Концептуальні засади розвитку криміналістики та судових наук. *Архів кримінології та судових наук*. 2020. № 1. С. 89–97.

271. Шляхтун П. П. Політологія: історія та теорія : підручник. Київ : Центр уч. літ-ри, 2010. 472 с. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Shliakhtun_Petro/Politolohiia_istoriia_ta_teoriiia.pdf (дата звернення: 25.02.2024) .

272. Шляхтун П. П. Політологія. Київ: Либідь, 2002. 574 с.

273. Щербаковський М. Г. Проведення та використання судових експертиз у кримінальному провадженні : монографія. Харків : В деле, 2015. 560 с.

274. Юсупов В. В. Бойові припаси, вибухові речовини та вибухові пристрої як предмети злочинних посягань при вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 263–1 Кримінального кодексу України. *Криміналістика і судова експертиза*. 2023. Вип. 68. С. 139–151.

275. Юсупов В. В. Криміналістичні методи огляду вибухового пристрою на місці події. Особливості розслідування злочинів, пов'язаних з використанням вибухонебезпечних матеріалів: криміналістичні аспекти : матеріали Міжнар. круглого столу (Київ, 18 лют. 2021 р.). Київ : ННІ № 2 НАВС, 2021. С. 168–172.

276. Юсупов В., Саковський А. Загальні положення проведення огляду місця пожежі. Кримінально-правові, кримінологічні, кримінальні процесуальні та криміналістичні проблеми протидії злочинності в умовах воєнного стану : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (20 квіт. 2022 р.). Київ-Львів-Дніпро, 2022. С. 118–119.

277. Bailenson J. N., Beall A. C., Loomis J., Blascovich J., Turk M. Transformed Social Interaction, Augmented Gaze, and Social Influence in Immersive Virtual Environments. *Human Communication Research*. 2005. Vol. 31. Is. 4. Pp. 511–537. DOI: 10.1111/j.1468-2958.2005.tb00881.x (дата звернення: 25.02.2024).

278. Budgen D. E., Nyrkov V. N. NRC Working Group on Defense Reform and Cooperation Glossary of Improvised Explosive Devices. 2007. 22 p.

279. Cappella J. N., Pelachaud C. Rules for Responsive Robots: Using Human Interactions to Build Virtual Interactions / Stability and Change in Relationships ; Ed. by Vangelisti A. L., Reis H. T., Fitzpatrick M. A. Cambridge : Cambridge University Press, 2009. Pp. 325–354. DOI: 10.1017/CBO9780511499876 (дата звернення: 25.02.2024).

280. Craig R. T. Cognitive science: A New Approach to Cognition, Language and Communication. *Quarterly Journal of Speech*, 1978. N 64. P. 439–467.

281. Craig R. T. Communication Theory as a Field. *Communication Theory*, 1999. N 9(2). P. 119–161.

282. Craig R. T. "Minding My Metamodel, Mending Myers". *Communication Theory*. 2001. 11 (2) / P. 231–240. doi:10.1111/j.1468-2885.2001.tb00241.x (дата звернення: 25.02.2024).

283. Kendon A. Movement Coordination in Social Interaction: Some

Examples Described. *Acta Psychologica*. 1970. Vol. 32. Is. 2. Pp. 101–125. DOI: 10.1016/0001-6918(70)90094-6 (дата звернення: 25.02.2024).

284. Lee K. M. The Multiple Source Effect and Synthesized Speech: Doubly Disembodied Language as a Conceptual Framework. *Human Communication Research*. 2004. Vol. 30. Is. 2. Pp. 182–207. DOI: 10.1093/hcr/30.2.182 (дата звернення: 25.02.2024).

285. Macleod C. M. Half a Century of Research on the Stroop Effect – An Integrative Review. *Psychological Bulletin*. 1991. Vol. 109. Is. 2. Pp. 163–203. DOI: 10.1037/0033-2909.109.2.163 (дата звернення: 25.02.2024).

286. Medin D. L., Ross B. H., Markman A. B. *Cognitive Psychology*. 3rd ed. Austin, TX : Harcourt College Publishers, 2001. 633 p.

287. Miller G. The Cognitive Revolution: a Historical Perspective. *Trends in Cognitiv Sciences*. Department of Psychology, Princeton University, USA. URL: [http://www.cell.com/trends/cognitive-sciences/fulltext/S1364-6613\(03\)00029-9](http://www.cell.com/trends/cognitive-sciences/fulltext/S1364-6613(03)00029-9) (дата звернення: 07.06.2016).

288. Pivnov Ye. O. Problem Issues of Using Special Knowledge During the Investigation of Crimes in the Field of Road Construction. *The 7th International Scientific and Practical Conference “International Scientific Innovations in Human Life”* (January 19–21, 2022) Cognum Publishing House, Manchester, United Kingdom. 2022. P. 791–798. URL: <https://sci-conf.com.ua/vii-mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsiya-international-scientific-innovations-in-human-life-19-21-yanvary-2022-goda-manchester-velikobritaniya-arhiv/> (дата звернення 28.03.2022).

289. Pivnov Yevhen. Organizational and Legal Principles of Forensic Examination in the Field of Road Infrastructure. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2024. № 3. P. 168–174. DOI: <https://doi.org/10.61345/1339-7915.2024.3.24>.

290. Serhii Tiulieniev, Hanna Spitsyna, Iryna Petrova, Daria Davydenko. Separate Ways of Providing the Forensic Institution With Qualified Employees. *Право та інноваційне суспільство – Law and Innovative Society*. 2023, 2 (21), 21–33. URL: [https://doi.org/10.37772/2309-9275-2023-2\(21\)-2](https://doi.org/10.37772/2309-9275-2023-2(21)-2). P. 21–33.

291. Stroop J. R. Studies of Interference in Serial Verbal Reactions. *Journal of Experimental Psychology: General*. 1992. Vol. 121. No. 1. P. 15–23. URL: <https://psych.hanover.edu/classes/Cognition/Archive/2009/Papers/stroop%201933.pdf> (дата звернення: 25.02.2024).

292. Talawar M. B., Agrawal A. P., Chhabra J. S., Asthana S. N. Studies on Lead-free Initiators: Synthesis, Characterization and Performance Evaluation of Transition Metal Complexes of Carbohydrazide. *Journal of Hazardous Materials*. 2004. No. 113. P. 57–65.

293. Thagard P. *Mind: Introduction to Cognitive Science*. Cambridge, MA: MIT Press, 1996.

294. Urbanski T. *Chemistry and Technology of Explosives*. Oxford : Pergamon Press, 1967. Vol. 3. P. 247.

295. Walther J. B. Computer-Mediated Communication: Impersonal, Interpersonal and Hyperpersonal Interaction. *Communication Research*. 1996. Vol. 23. Is. 1. Pp. 3–43. DOI: 10.1177/009365096023001001 (дата звернення: 25.02.2024)

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Таблиця А. 1. Інформація про виконання судових дорожньо-технічних експертиз за 2015–2022 рр.

Рік	Завершено експертиз та експертних досліджень												Поставлено на вирішення питань						Повернено матеріалів без проведення досліджень
	Усього за попередній рік	Усього за поточний рік	У % до попереднього року	На замовлення								Усього питань	Із них не вирішено через брак				Категоричні висновки		
				судів	МВС, Національна поліція	прокуратури	Служба безпеки України	органів фіскальної служби	Державне бюро розслідувань	інших організацій, нотаріату	громадян, адвокатів		методик	спеціалістів, обладнання	неповноти або непридатності об'єктів дослідження	інші причини			
2015	16	36	125,0	2	33						1	14	182	2		10		162	19
2016	36	38	5,6	2	24	7				1	4	5	116	2	5	29		55	20
2017	38	61	60,5	9	26	8		4		14		16	399	4	18	108	23	246	27
2018	61	89	45,9	9	28	51					1	35	176		5	5	15	151	35
2019	89	102	14,6	41	15	42					4	37	500					429	21
2020	102	168	64,7	72	80	7	6				3	58	669		99		29	540	91
2021	168	246	46,4	201	33				3		9	16	701	25		8	36	622	64
2022	246	188	-23,6	7	173					8		55	524	16		4	45	459	28
Усього	756	928	22,8	343	412	115	6	4	3	23	22	236	3267	49	127	164	148	2664	305

АНКЕТА ДЛЯ ОПИТУВАННЯ СУДОВИХ ЕКСПЕРТІВ

Шановний колего! Просимо висловити свої міркування під час відповідей на питання цієї анкети. Ваші об'єктивні відповіді сприятимуть удосконаленню експертного забезпечення правосуддя під час проведення та призначення судових експертиз.

До більшості питань анкети пропонуються варіанти можливих відповідей. Вам необхідно позначити ті відповіді (одну або більше), які відображають Вашу позицію. На деякі питання можна дати відповіді з власних міркувань.

1. Чи вважаєте Ви припустимими призначення та проведення правових судових експертиз?

1.1. Так – 87 %.

1.2. Ні – 13 %.

2. Чи необхідно розроблювати базові судові науки (судова медицина, судова біологія, судова інженерія (наприклад, будівельна) тощо?

3.1. За всіма можливими напрямками експертних досліджень – 2 %.

3.2. За окремими напрямками експертних досліджень – 90 %.

3.3. Відсутня необхідність – 7 %.

3.4. Інше – 1 % _____
(вказати)

3. Яке міркування щодо предмета та об'єкта судової експертизи (зокрема будівельно-технічної) Ви вважаєте правильним?

5.1. Явища та процеси не є об'єктами судової експертизи, а входять до кола фактичних даних та обставин справи щодо цих явищ і процесів, які має встановити судовий експерт у межах предмета судово-експертного дослідження – 72 %.

5.2. Явища та процеси, які відбувалися під час підготовки, вчинення й

приховування злочину, є об'єктами судової експертизи – 2 %.

5.3. Об'єктом судової експертизи є носій інформації (матеріальний або матеріалізований) про фактичні дані та обставини справи, що входять до кола предмета експертного дослідження – 25 %.

5.4. Інше – 1 % _____
(вказати)

4. У який спосіб Ви вважаєте правильним формулювання висновків комісією судових експертів під час виконання комплексної експертизи (судової будівельно-технічної та інших галузей знань)?

6.1. Спочатку ознайомлення всіма членами комісії з наданими матеріалами, після цього окремі дослідження кожним із судових експертів у межах своєї компетенції та, нарешті, спільна оцінка всіх результатів і формування загального висновку – 72 %.

6.2. Надавати висновки окремо – 1 %.

6.3. Інші шляхи вирішення завдань або немає відповіді – 27 %.

5. Чи стикалися Ви у своїй практиці із впливом з метою надання неправдивого висновку експерта (відмови без поважних причин від виконання покладених обов'язків)?

9.1. Так – 52 %.

9.2. Ні – 48 %.

6. Якщо так, то від кого такий вплив надходив?

10.1. Слідчий.

10.2. Захисник – 70 %.

10.3. Прокурор.

10.4. Суддя.

10.5. Керівник експертної установи – 2 %.

10.6. Потерпілий.

10.7. Підозрюваний (обвинувачений) – 25 %.

10.8. Представник сторони у справі.

10.9. Свідок.

10.10. Анонімна особа – 3 %.

10.11. Інше _____
(вказати)

11. У чому такий вплив полягав?

11.1. Ненадання матеріалів, зразків для порівняльного дослідження, допомоги або надання неякісних матеріалів чи зразків для проведення експертного дослідження.

11.2. Психологічний вплив на експерта – 83 %.

11.3. Психічне насильство щодо експерта.

11.4. Погроза вчинення дій протиправного характеру – 5 %.

11.5. Розголошення даних про проведення експертного дослідження – 2 %.

11.6. Фізичне насильство щодо учасника кримінального провадження – 1 %.

11.7. Інше – 9 % _____
(вказати)

12. Чи вважаєте Ви достатнім техніко-криміналістичне забезпечення експертної діяльності?

12.1. Так – 22 %.

12.2. Ні – 78 %.

13. Якщо ні, то в чому можуть полягати якісні зміни такого забезпечення?

13.1. Автоматизація експертного дослідження (розроблення та використання спеціальних комп'ютерних програм, спрощення процедур експертного дослідження тощо) – 100 %.

13.2. Розроблення автоматизованого робочого місця експерта – 100 %.

13.3. Використання сучасної криміналістичної техніки для проведення експертного дослідження – 100 %.

13.4. Інше _____
(вказати)

14. Чи вважаєте Ви достатнім наявне методичне забезпечення експертного дослідження?

14.1. Так – 20 %.

14.2. Ні – 80 %.

15. Якщо ні, то в чому можуть полягати якісні зміни такого забезпечення?

15.1. Навчання експертів сучасним методам проведення експертного дослідження, підвищення кваліфікації – 48 %.

15.2. Введення освітніх магістерських програм для судових експертів у межах юридичної освіти – 35 %.

15.3. Надання наукових рекомендацій експерту щодо застосування методів проведення експертного будівельно-технічного дослідження, створення експертних методик – 7 %.

15.4. Використання методик експертних досліджень, які не закріплені в Реєстрі методик судових експертиз – 2 %.

15.5. Відмова від реєстрації методик експертних досліджень у Реєстрі методик судових експертиз – 8 %.

15.6. Інше _____
(вказати)

16. Чи стикалися Ви у своїй практиці з випадками, коли замість низки окремих досліджень за одним провадженням більш доцільним було б призначення комплексної судової експертизи?

16.1. Так – 70 %.

16.2. Ні – 30 %.

16.3. Інше _____
(вказати)

17. Ваші пропозиції щодо вдосконалення законодавства, методичного забезпечення у сфері судово- експертних досліджень:

1. Оновити матеріально-технічну базу для судових експертів до наявних норм.
2. Мати можливість використовувати спеціалізовані комп'ютерні програми.
3. Автоматизувати роботу судового експерта (використання штучного інтелекту та вдосконалення документообігу).
4. Створити експертну базу даних, у якій будуть знаходитися всі наявні в Реєстрі методики в електронному вигляді для використання їх за призначенням, а також електронну бібліотеку за відповідними категоріями, доступ до якої матимуть виключно судові експерти, методики мають бути у зручному для опрацювання форматі.
5. Оновити та розробити новітні сучасні методики з урахуванням змін у чинних нормах

та законодавстві.

6. Спростити оформлення методик та їх внесення до Реєстру методик судових експертиз.
7. Розробити механізм вільного доступу всіх експертів до Реєстру методик і методичних рекомендацій, усунути будь-який освітній ценз, окрім програм підготовки експерта (отримання нових методик від розробника через письмовий запит може займати певний час, що буде впливати на швидкість виконання дослідження).
8. Розробити та затвердити інструкції з організації проведення та оформлення висновків судових експертів.
9. На законодавчому рівні закріпити обов'язок замовника не тільки доставити судового експерта на місце огляду, а й повернути його на робоче місце.
10. Ввести методичний день для роботи з НДР.
11. Уніфікувати поняттєвий апарат у сфері судово-експертної діяльності.
12. Розширити права та обов'язки судових експертів.
13. Ввести електронний розподіл навантаження на експерта.
14. Ввести реєстр з електронними підписами експертів, запровадити інститут помічників, асистентів у підрозділах, реформувати дисциплінарну процедуру, провести реформу інституту підвищення кваліфікації.
15. Внести зміни до ст. 69 КПК України щодо формування комісійних судових експертиз, а також до Інструкції 53/5 стосовно формування комісії експертів.
16. Розробити єдиний перелік судових експертиз та експертних спеціальностей, а також програм підготовки МЮ, СБУ тощо.
17. Використовувати автоматичну систему для проведення автоматичного тестування осіб, які виявили намір отримати чи підвищити кваліфікацію судового експерта.
18. Увести в програму нові види судових експертиз та спеціальностей, зумовлені потребою сучасності.
19. Перевести всіх судових експертів на патенти (або спеціальні допуски тощо) з оплатою податку за реальне проведення досліджень або участь як фахівця.
20. Удосконалити процедури проведення науково-дослідної діяльності.
21. Уникати універсальності: фаховий експерт не може бути спеціалістом у різних галузях (літаки, яхти, машини).
22. Витримувати вимоги щодо досвіду, освіти та фаху при виборі кандидатури експерта.
23. Увести централізоване забезпечення методичною літературою та контроль за її використанням.
24. Забезпечити експертам законні можливості швидкого отримання дозволу на зброю для захисту.
25. Надати законні привілеї експертам на рівні державних службовців (пенсії тощо).
26. Прирівняти оплату праці експерта до роботи суддів, оскільки робота експерта є базовою для слідства й рішень суду.
27. Проводити моніторинг з метою визначення прогалин у чинному законодавстві, а також для виявлення застарілих неефективних методик, щоб усунути їх із Реєстру методик та розробити нові, більш придатні до застосування.
28. Розробити комплексну методику оцінювання законодавства, що регулює судово-експертну діяльність, із визначенням конкретних показників його ефективності (результативності) тощо.
29. Прописати конкретні покрокові алгоритми дослідження, спираючись на нормативну базу, законодавство та практику.
30. Уніфікувати вдосконалення типових питань із розробленням шаблонів для оптимізації працевитрат на дослідження.
31. Постійно інформувати про зміни в законодавстві й методологічному забезпеченні.
32. Удосконалити методики шляхом проведення НДР.
33. Внести зміни в КПК України щодо визначення правових підстав для призначення

комплексних, повторних, додаткових та комісійних експертиз правоохоронними органами.

34. Проводити семінари для обліку та навчання судових експертів за спеціальностями.
35. Узгодити нормативні акти різних інститутів (МЮУ, МОЗ, МВС, СБУ та ін.) щодо порядку призначення і проведення судових експертиз.
36. Підвищити рівень співпраці з іншими судово-експертними установами, у тому числі й зарубіжними.
37. Мати доступ до міжнародних методик для застосування їх у своїй практиці.
38. Налагодити систему міжнародних стажувань та підвищення кваліфікації для обміну досвідом.
39. Оновити законодавство України про судово-експертну діяльність в аспекті розширення прав та обов'язків судового експерта.
40. Закріпити чіткий механізм визначення меж компетентності судового експерта.
41. Прийняти Закон України «Про судово-експертну діяльність в Україні» для забезпечення більш сприятливих умов діяльності експертів та їх захищеності.
42. Законодавчо закріпити статус незалежних експертних лабораторій та розширити коло криміналістичних експертиз для таких установ.

ДОДАТОК Б



Рис. Б.1 Основна військова техніка й артилерійські озброєння військ РФ та інших військових угруповань ворога



Рис Б.2 Установлення типів озброєння за характеристиками воронки на місцях прильотів.

Додаток Б (продовження)

Явище розкидання точок падіння снарядів під час стрільби із однієї і тієї ж гармати в можливо однакових умовах називається розсіюванням снарядів.

Розсіювання снарядів відбувається на деякій площині, яка називається площиною розсіювання.

Ця площа обмежена еліпсом.

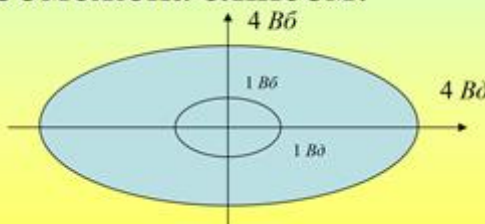


Рис. Б.3 Схематичне зображення розсіювання снарядів

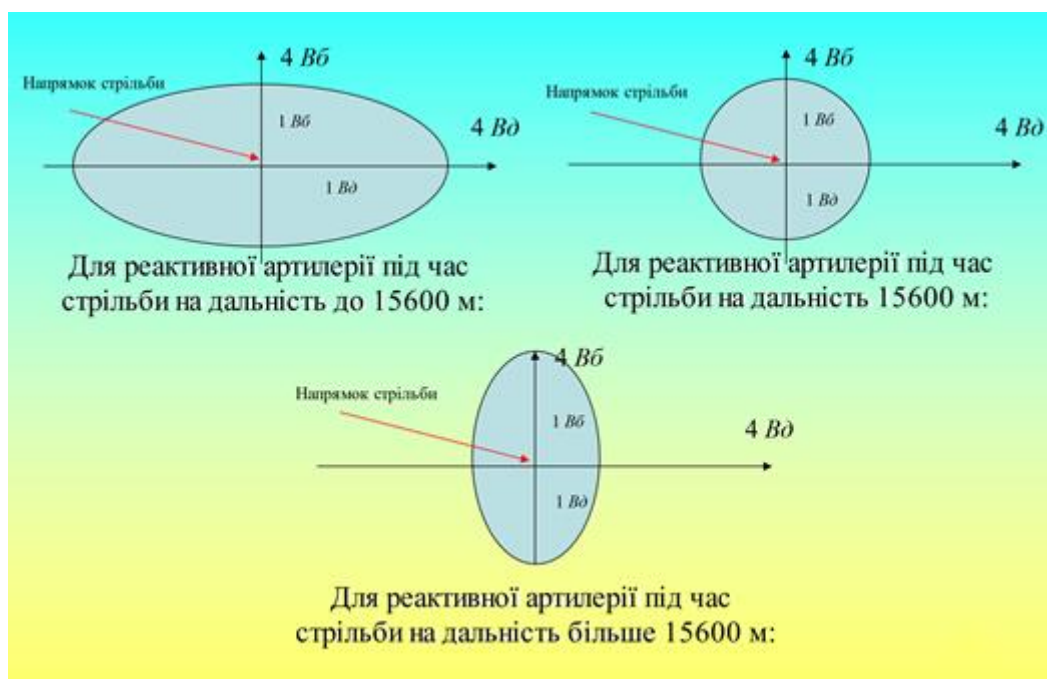


Рис. Б.4 Особливості розсіювання снарядів БМ 21

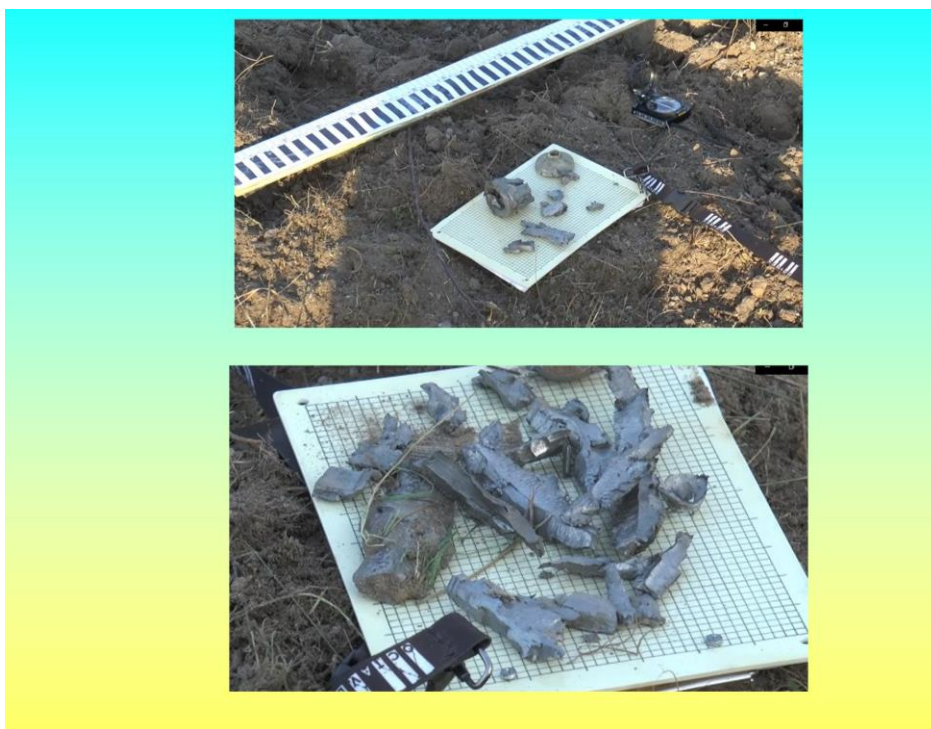
Додаток Б (продовження)

Рис Б.5 Ілюстрація фіксації осколків артилерійських снарядів



Рис Б.6 Ілюстрація фіксації напрямку обстрілу

Додаток Б (продовження)



Рис. Б.7 Готові уражаючі елементи стрілоподібного типу («Флешета»), якими споряджаються шрапнелі артилерійські снаряди

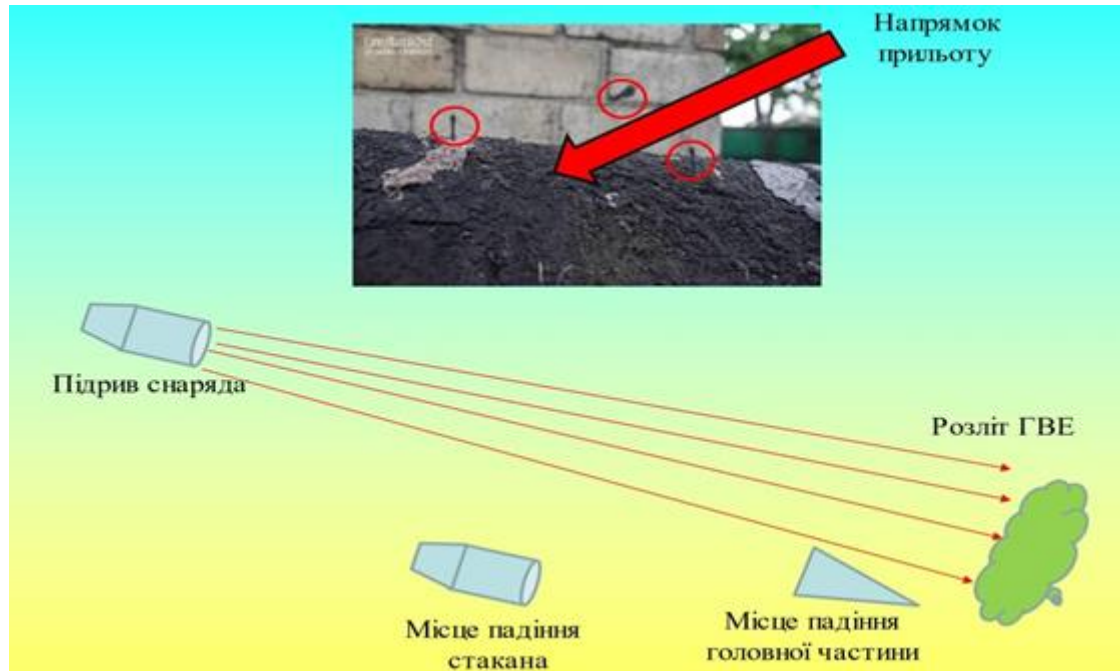


Рис. Б.8 Визначення напрямку прильоту залежно від місця падіння складових снаряда з готовими уражаючими елементами «Флешета»

Додаток Б (продовження)



Рис. Б.9 Ракетне озброєння ворога авіаційного базування, що застосовується проти України (матеріали Дніпровського НДЕКЦ МВС України)

Додаток Б (продовження)



Рис. Б.10 Ракетне озброєння ворога наземного та морського базування, що застосовується проти України (матеріали Дніпровського НДЕКЦ МВС України)

Додаток Б (продовження)

Ракетний комплекс «Іскандер» призначений для ураження поодиноких і групових цілей: ракетних комплексів, реактивних систем залпового вогню, далекобійної артилерії, літаків та вертольотів на аеродромах і посадкових майданчиках, командних пунктів та вузлів зв'язку на дальності до 500 км. На озброєнні ОТРК «Іскандер-М» стоїть п'ять типів балістичних ракет і два типи крилатих ракет. За 24 хвилини польоту ракета Р-500 при швидкості 260 м/с має відхилення від траєкторії до 30 м.



Рис. Б.11 Ракетне озброєння ворога, що застосовується проти України, – оперативно-тактичний ракетний комплекс 9K720 «Іскандер»

Додаток Б (продовження)



Рис. Б.12 Ракетне озброєння ворога, що застосовується проти України, – ракетні комплекси К300П«Бастіон-П» (поз. а) та БПРК «Бал» (поз. б)

Додаток Б (продовження)



Рис Б.13 Залишки авіаційної крилатої ракети Х-101



Рис Б.14 Особливості розльоту осколків ракети Х-101 після вибуху

Додаток Б (продовження)

Ідентифікація ракети Х-101

Номерні позначення




315
263
3
2
25
006

Код заводу 315	Код виробу - «263» характерний саме для Х-101 (до II кв 21 р. – «648»)	Квартал випуску 3	Рік випуску 2022	Серія ракети 25	Номер ракети в серії 006
-------------------	--	-------------------------	------------------------	-----------------------	--------------------------------

Рис. Б.15 Розшифровування цифрових позначень на ракеті Х-101




Під час проведення слідчих дій експерти повинні використовувати засоби захисту органів дихання і шкіри (протигаз і рукавички)

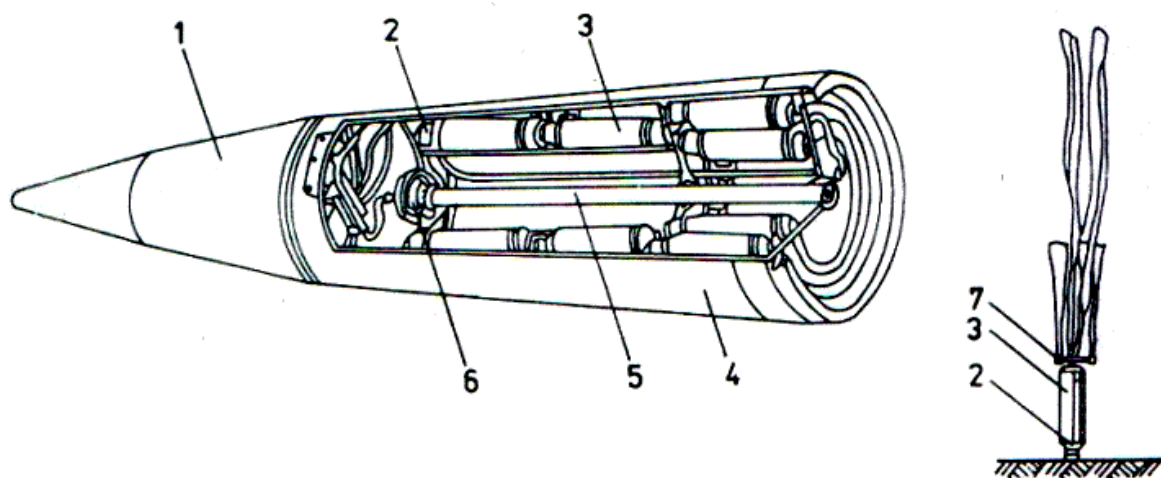
Рис. Б.16 Використання засобів захисту під час огляду місця прильоту

Додаток Б (продовження)



а)

Касетна бойова частина 9Н123К ракети 9М79К тактичного ракетного комплексу 9К79-1 «Точка У» має масу 482 кг і споряджена осколковими бойовими елементами 9Н24 у кількості 50 шт. Маса одного бойового осколкового елемента становить 7,45 кг, маса вибухової речовини – 1,45 кг, кількість осколків в одному елементі становить 316 шт. Площа ураження касетної бойової частини становить 3,5 – 7 гектарів.



б)

1. Радіодатчик 9Э326
2. Підривач 9Э237 осколкового бойового елемента
3. Осколковий бойовий елемент 9Н24
4. Корпус 9Н311
5. Центральний підривний заряд 9Х34
6. Запобіжний виконавчий механізм 9Э117

Рис. Б.17 Особливості конструкції касетної бойової частини ракети (загальний вигляд бойової частини (поз. а), загальний вигляд осколкового бойового елемента (поз. б), особливості конструкції бойової частини (поз. в))

Додаток Б (продовження)



ПОМ 2 «Опiк»



ПТМ-1



ПФМ-1



ПТМ-3

Рис. Б.18, Б.19 Засоби дистанційного мінування місцевості

Додаток Б (продовження)



Рис. Б.20 Визначення радіуса оточення залежно від засобу ураження

Визначення координат					
№ з/п	Найменування об'єкта	Номер об'єкта	X/B	Y/L	Примітка
1.	Хвостова частина ракети	1	5534840	5329720	GPS
2.	Головна частина	2	5534650	5330260	GPS
3.	Вирва	3	5534880	5329860	Квадрокоптер
4.	Вирва	4	5534820	5329850	Квадрокоптер
5.	Вирва	5	5534770	5329850	Квадрокоптер

Рис. Б.21 Таблиця показників для складання схеми визначення координат

Додаток Б (продовження)

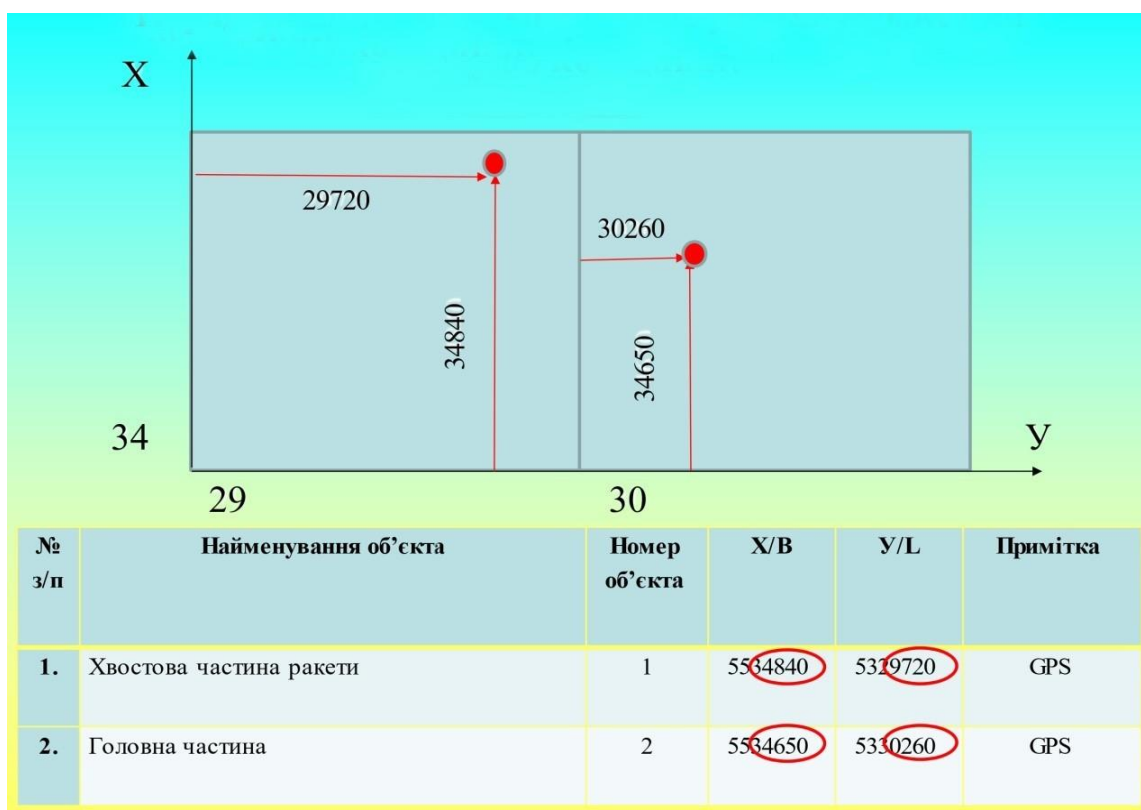


Рис. Б.22 Схема фіксації результатів артилерійського обстрілу; нанесення позначок за наслідками прильоту на схему координат

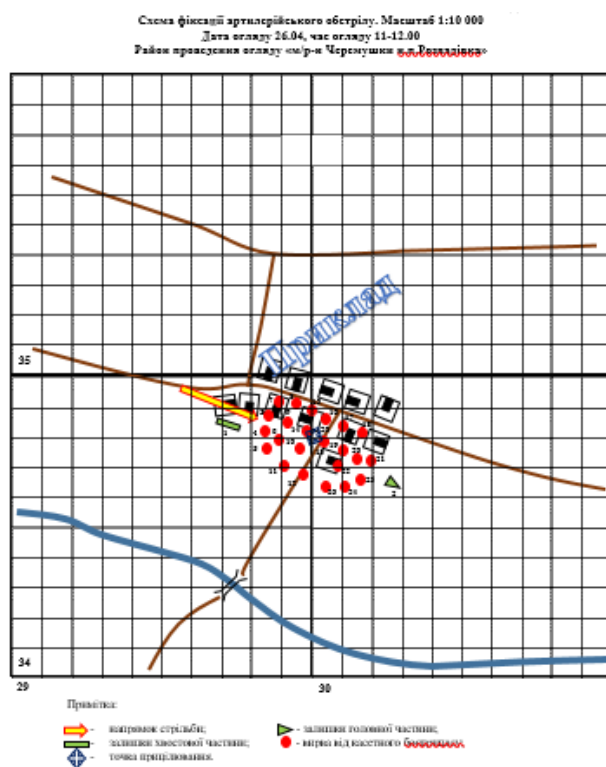


Рис. Б.23 Приклад схеми фіксації результатів артилерійського обстрілу

Додаток Б (закінчення)

Схема фіксації ракетного удару. Масштаб 1:5 000
 Дата огляду - 25.04, час огляду - 11-13.50
 Район проведення огляду силова підстанція станції «Красне»

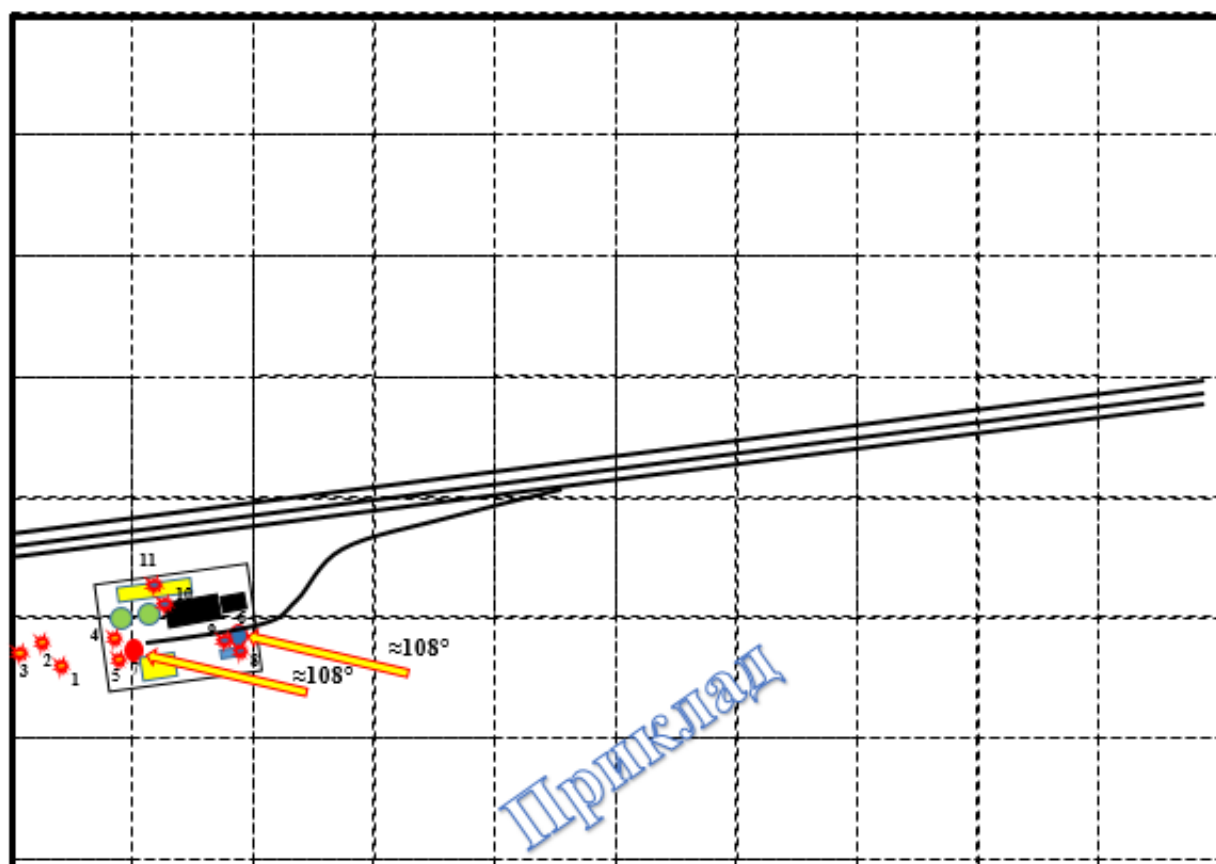


Рис. Б.24 Приклад схеми фіксації ракетного удару

ДОДАТОК В

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Іванович А., Сімакова-Єфремян Е., Півньов Є. Наукова діяльність у галузі судової експертизи – основа методології судово-експертних досліджень в умовах воєнного стану. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2023. Вип. 3 (32). С. 10–33.

DOI: 10.32353/khrife.3.2023.02.

2. Півньов Є. Судово-експертне дорожньо-технічне дослідження: стан і зміни відповідно до нових завдань експертного забезпечення правосуддя. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2023. Вип. 4 (33). С. 178–190.

DOI : 10.32353/khrife.4.2023.12.

3. Півньов Є. Анкетування як метод наукового пізнання та його вплив на формування методології судово-експертних дорожньо-технічних досліджень. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2024. Вип. 1 (34). С. 187–208.

DOI : 10.32353/khrife.1.2024.11.

4. Півньов Є. Методичні підходи до визначення шкоди та збитків від пошкодження дорожньої інфраструктури України внаслідок збройної агресії рф. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2024. Вип. 2 (35). С. 110–126.

DOI : 10.32353/khrife.2.2024.08.

5. Pivnov Yevhen. Organizational and legal principles of forensic examination in the field of road infrastructure. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2024. № 3. P. 168–174.

DOI: <https://doi.org/10.61345/1339-7915.2024.3.24>.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

6. Півньов Є. О. Проблемні питання експертного забезпечення розслідування службових злочинів у сфері будівництва доріг. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеукраїн. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.). Харків, 2021. С. 102–107.

7. Півньов Є. О. До питання експертного забезпечення розслідування злочинів у сфері будівництва доріг. *Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу* : матеріали III міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15 грудня 2021 р.). Київ, 2021. С. 234–237.

8. Pivnov Ye. O. Problem Issues of Using Special Knowledge During the Investigation of Crimes in the Field of Road Construction. *International Scientific Innovations in Human Life : The 7th International Scientific and Practical Conference* (Manchester, United Kingdom, January 19-21, 2022). Manchester, 2022. P. 791–798.

9. Півньов Є. О. Проблемні питання експертних досліджень із визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації. *Проблематика документального оформлення, визначення шкоди та відшкодування збитків, завданих Україні та її громадянам внаслідок збройної агресії Російської Федерації* : тези наук.-практ. конф. (м. Харків, 22 червня 2022 р.). Харків, 2022. С. 106–110.

10. Півньов Є. О. Деякі аспекти розширення меж предмету дорожньо-технічної експертизи в умовах війни та відновлення України у повоєнний період. *Актуальні питання судово-експертної діяльності в умовах воєнного стану та повоєнний період*: матеріали всеукраїн. наук.-практ. конф. (м. Одеса-м. Львів, 28 вересня 2022 р.). Одеса-Львів, 2022. С. 121–123.

11. Півньов Є. О. Адаптація до викликів війни пріоритетних напрямів наукових досліджень у сфері судової експертизи. *Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу* : матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 16 грудня 2022 р.). Київ, 2022. С. 383–386.

12. Півньов Є. До проблем методичного забезпечення судової дорожньо-

технічної експертизи під час війни. *Актуальні питання судової експертизи та криміналістики* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. з нагоди ювілеїв видатних учених: 95-річчя від дня народження Л. Ю. Ароцкера («Ароцкерівські читання») і 105-річчя від дня народження М. В. Салтевського (Харків, 19 травня 2023 р.). Харків, 2023. С 239–241.

13. Півньов Є. Питання міжнародного співробітництва у галузі судової експертизи під час війни. *Актуальні питання судової експертизи і криміналістики* : зб. мат-лів міжнар. наук.-практ. конф. з нагоди 100-річчя Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» (м. Харків, 10 листопада 2023 р.). Харків, 2023. С. 287–290.

14. Півньов Є. Судова експертиза у сфері дорожньої інфраструктури: проблеми визначення шкоди та збитків внаслідок збройної агресії російської федерації. *Сучасні напрямки розвитку судової експертизи та криміналістики* : зб. Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Одеса, 5 вересня 2024 р.). Одеса, 2024. С. 371–376.

15. Півньов Є. Проблеми профілактичної діяльності судових експертів під час дослідження об'єктів дорожньої інфраструктури. *Актуальні питання судової експертизи і криміналістики* : зб. мат-лів Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої пам'яті видатного вченого Владислава Федоренка («Федоренківські читання») (м. Харків, 15 жовтня 2024 р.). Харків, 2024. С. 229–232.

ДОДАТОК Г

АКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

В.о. директора

Дніпропетровського НДІСЕ

Міністерства юстиції України



А.О. КУПЦІЯНОВА

2024 р.

АКТ

впровадження результатів дисертаційного дослідження
аспіранта Національного науково-дослідного центру «Інститут
судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства
юстиції України Євгена ПІВНЬОВА «Експертне забезпечення
розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої
інфраструктури» на здобуття наукового ступеня доктора філософії
у галузі знань 08 «Право», за спеціальністю 081 «Право»

Комісія у складі:

голови : старшого наукового співробітника відділу з безпеки
життєдіяльності, охорони праці та промислової безпеки лабораторії інженерно-
технічних досліджень Дніпропетровського науково-дослідного інституту
судових експертиз Міністерства юстиції України, кандидата технічних наук
Лісовицької І.А.

членів комісії:

ученого секретаря Дніпропетровського науково-дослідного інституту
судових експертиз Міністерства юстиції України Полякової С.В.;

завідувача лабораторії інженерно-технічних досліджень
Дніпропетровського науково-дослідного інституту судових експертиз
Міністерства юстиції України Вітер Р. В.

засвідчує цим актом, що положення дисертаційного дослідження аспіранта
ННЦ ІСЕ С. Півньова за темою: «Експертне забезпечення розслідування
кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури» впроваджено
у наукову та судово-експертну діяльність Дніпропетровського науково-
дослідного інституту судових експертиз Міністерства юстиції України.

Зокрема положення, викладені в дисертаційній роботі, свідчать про те, що зміни завдань, які постають перед судовими експертами під час повномасштабного вторгнення РФ на територію України, породжують необхідність їх нагального вирішення. Це закономірний процес розвитку судової експертизи, один із важелів впливу на формування основ судово-експертної діяльності. Розроблені дисертантом наукові положення використовуються науковими працівниками Дніпропетровського НДЦСЕ під час проведення ними наукових робіт з розроблення методик експертних досліджень та під час підготовки судових експертів, здійснення профілактичної та науково-методичної діяльності із правоохоронними органами, судами, адвокатами тощо.

В експертну практику Дніпропетровського НДЦСЕ впроваджено рекомендації та висновки автора дисертаційної роботи з питань призначення та проведення судових будівельно-технічних, дорожньо-технічних та вибухотехнічних експертиз.

Голова комісії

Старший науковий співробітник
відділу з безпеки життєдіяльності, охорони
праці та промислової безпеки лабораторії
інженерно-технічних досліджень
Дніпропетровського науково-дослідного
інституту судових експертиз
Міністерства юстиції України Лісовицька І.А.



Члени комісії:

Учений секретар Дніпропетровського
науково-дослідного інституту судових експертиз
Міністерства юстиції України Полякова С.В



Завідувач лабораторії інженерно-технічних
досліджень Дніпропетровського науково-
дослідного інституту судових експертиз
Міністерства юстиції України Вітер Р.В.



«ЗАТВЕРДЖУЮ»

**Директор Науково-дослідного
інституту вивчення проблем
злочинності імені академіка
В. В. Сташиса НАПрН України,
доктор юридичних наук, професор**

В. С. БАТИРГАРЕЄВА

« 14 » жовтня 2024 р.

АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Євгена ПІВНЬОВА «Експертне забезпечення розслідування
кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури»
на здобуття наукового ступеня доктора філософії
у галузі знань 08 «Право», за спеціальністю 081 «Право»**

Комісія у складі:

голови – завідувача відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, кандидата юридичних наук, старшого наукового співробітника Колодяжного М.Г.;

членів комісії:

– завідувачки відділу дослідження проблем кримінального процесу та судоустрою Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, доктора юридичних наук, старшого наукового співробітника Глинської Н.В.;

– старшого наукового співробітника відділу дослідження проблем кримінального процесу та судоустрою Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, кандидата юридичних наук Марочкіна О.І.

цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження аспіранта

Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса – Євгена Півнюва «Експертне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури» – використовуються у правотворчій та науковій діяльності Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України для вдосконалення вітчизняного законодавства під час підготовки й уточнення низки норм законів та підзаконних нормативно-правових актів.

Зокрема у дисертаційній роботі обґрунтовано та сформульовано пропозиції про внесення змін та доповнень до частин шостої та сьомої статті 69 Кримінального процесуального кодексу України; запропоновано у базовому законодавстві про судово-експертну діяльність та у процесуальних нормативно-правових актах ввести відповідні норми щодо повноважень керівника експертної установи та наведено їхній зміст; надано пропозицію розширити положення ст. 24 Закону України про судову експертизу «Міжнародне наукове співробітництво», доповнивши її нормами про участь вітчизняних фахівців у діяльності іноземних і міжнародних неурядових професійних об'єднань судових експертів з метою підвищення кваліфікації й отримання необхідної науково-методичної інформації. Крім того, розроблено й інші пропозиції щодо внесення змін до чинного законодавства України в аспекті міжнародних відносин.

З метою удосконалення законодавства щодо гарантій забезпечення прав судового експерта надано пропозиції уточнити норми статті 386 Кримінального кодексу України стосовно відповідальності осіб, які вчиняють незаконний вплив на учасників процесу, у тому числі, на судового експерта. Акцентовано увагу на необхідності набрання чинності норм Закону України «Про судову експертизу» щодо мотивації роботи судового експерта тощо.

Розглянуті у дисертації питання застосовуються у в науково-дослідній діяльності як фундамент для аналізу чинного законодавства та проєктів нормативно-правових актів з метою вирішення проблем судово-експертного забезпечення правосуддя в Україні.

Голова комісії:

**Завідувач відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення проблем
злочинності імені академіка В.В. Сташиса
НАПрН України, кандидат юридичних наук,
старший науковий співробітник**

Максим КОЛОДЯЖНИЙ

Члени комісії:

**Завідувачка відділу дослідження проблем
кримінального процесу та судоустрою
Науково-дослідного інституту вивчення проблем
злочинності імені академіка В.В. Сташиса
НАПрН України, доктор юридичних наук,
старший науковий співробітник**

Наталія ГЛИНСЬКА

**Старший науковий співробітник відділу
дослідження проблем кримінального процесу
та судоустрою Науково-дослідного інституту
вивчення проблем злочинності імені
академіка В.В. Сташиса НАПрН України,
кандидат юридичних наук**

Олексій МАРОЧКІН

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

**Директор Науково-дослідного
центру судової експертизи у
сфері інформаційних технологій
та інтелектуальної власності,
доктор технічних наук,**

М. О. Можасв

« 6 » жовтня 2024 р.



АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Є. О. Півнюва «Експертне забезпечення розслідування
кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури» на
здобуття наукового ступеня доктора філософії у галузі знань
08 «Право», зі спеціальності 081 «Право»**

Комісія у складі:

голови: **Лубенцова А. В.** – доктора філософії в галузі права, заступника директора Науково-дослідного центру судової експертизи у сфері інформаційних технологій та інтелектуальної власності Міністерства юстиції України, який має кваліфікацію судового експерта з правом проведення експертиз за експертними спеціальностями 10.1 «Дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод» (свідоцтво № 592-23/Д, видане рішенням кваліфікаційної палати ЦЕKK при Міністерстві юстиції України від 28.09.2023, дійсне до 28.09.2026), 10.2 «Дослідження технічного стану транспортних засобів» (свідоцтво № 593-23/Д, видане рішенням кваліфікаційної палати ЦЕKK при Міністерстві юстиції України від 28.09.2023, дійсне до 28.09.2026), 10.4 «Транспортно-трасологічні дослідження», вищий кваліфікаційний клас судового експерта (свідоцтво № 594-23/Д, видане рішенням кваліфікаційної палати ЦЕKK при Міністерстві юстиції України від 28.09.2023, дійсне до 28.09.2026), стаж експертної роботи – з 2004 року,

членів комісії:

- **Папакіної Г. С.** – в. о. завідувача лабораторії криміналістичних, інженерно-технічних та військових досліджень Науково-дослідного центру судової експертизи у сфері інформаційних технологій та інтелектуальної власності Міністерства юстиції України, яка має вищу технічну освіту, освітньо-кваліфікаційний рівень «магістр», кваліфікацію судового експерта з правом проведення будівельно-технічної експертизи за експертною спеціальністю 10.6 «Дослідження об'єктів нерухомості, будівельних матеріалів, конструкцій та відповідних документів» (свідоцтво № 76-22/Д, видане рішенням кваліфікаційної палати ЦЕKK при Міністерстві юстиції України від 26.04.2022, дійсне до 26.04.2025), четвертий кваліфікаційний клас судового експерта, стаж експертної роботи – з 2021 року,

- **Задоріна А. І.** – судового експерта сектора криміналістичних та інженерно-технічних досліджень лабораторії криміналістичних, інженерно-технічних та військових досліджень Науково-дослідного центру судової експертизи у сфері інформаційних технологій та інтелектуальної власності Міністерства юстиції України, який має вищу технічну освіту, освітньо-кваліфікаційний рівень «спеціаліст», кваліфікацію судового експерта з правом проведення експертиз за експертними спеціальностями 10.6 «Дослідження об'єктів нерухомості, будівельних матеріалів, конструкцій та відповідних документів» (свідоцтво № 75-22/Д, видане рішенням кваліфікаційної палати ЦЕКК при Міністерстві юстиції України від 26.04.2022, дійсне до 26.04.2025), 10.10 «Визначення оціночної вартості будівельних об'єктів та споруд» (свідоцтво № 500-23/Д, видане рішенням кваліфікаційної палати ЦЕКК при Міністерстві юстиції України від 15.08.2023, дійсне до 15.08.2026), третій кваліфікаційний клас судового експерта, стаж експертної роботи – з 2020 року,

склала та засвідчує своїми підписами цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження на здобуття ступеня доктора філософії у галузі знань 08 «Право», зі спеціальності 081 «Право» аспіранта Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України Півнюва Є. О. за темою: «Експертне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури» – впроваджено в діяльність Науково-дослідного центру судової експертизи у сфері інформаційних технологій та інтелектуальної власності Міністерства юстиції України.

Сформульовані в дисертаційній роботі положення й наукові результати мають наукове і практичне значення. Здійснений аналіз розвитку судово-експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури підтверджує необхідність дослідження сучасного стану та змін предмету досліджень у залежності від актуальних завдань експертного забезпечення правосуддя, вироблення шляхів вирішення проблем, які пов'язані із подальшим розвитком теорії та практики судово-експертних досліджень та нормативно-правовим регулюванням судово-експертної діяльності в Україні. На підґрунті наукових праць учених України та зарубіжжя з питань кримінального процесу, криміналістики, судової експертології, аналізу вітчизняного й зарубіжного законодавства, узагальнень експертної практики, анкетування судових експертів автором дисертаційної роботи поглиблено наукові знання про природу експертного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури, особливості впливу процесів, що відбуваються в судовій експертизі, на розроблення теоретичних, методичних, організаційно-правових засад судово-експертної діяльності. У роботі розкрито сутність, тенденції, організаційно-правові форми здійснення судово-експертних досліджень у сфері дорожньої інфраструктури задля розробки обґрунтованих рекомендацій щодо удосконалення теоретичної, методичної, організаційної та законодавчої їх бази.

У практику роботи Науково-дослідного центру судової експертизи у сфері інформаційних технологій та інтелектуальної власності Міністерства юстиції

України впроваджено положення дисертації з питань організації судово-експертних досліджень та методичні підходи до вирішення завдань судової експертизи об'єктів дорожньої інфраструктури.

Розроблені автором дисертації вимоги до суб'єктів судово-експертної діяльності використовуються під час здійснення підготовки експертних кадрів у процесі їх навчання та стажування в Науково-дослідному центрі судової експертизи у сфері інформаційних технологій та інтелектуальної власності Міністерства юстиції України.

Голова комісії
Лубенцов А. В.



Члени комісії:
Папакіна Г. С.



Задорін А. І.



«ЗАТВЕРДЖУЮ»



Директор навчально-наукового
інституту № 5 Харківського
національного університету
внутрішніх справ

Оксана БРУСАКОВА

» жовтня 2024 р.

АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Є. О. Півньова «Експертне забезпечення розслідування
кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури» на
здобуття наукового ступеня доктора філософії у галузі знань
08 «Право», зі спеціальності 081 «Право»**

Комісія у складі:

голови – завідувача кафедри кримінального процесу, криміналістики та експертології ННІ № 5 Харківського національного університету внутрішніх справ доктора юридичних наук, професора М. Г. Щербаковського;

членів комісії: професора кафедри кримінального процесу, криміналістики та експертології ННІ № 5 Харківського національного університету внутрішніх справ доктора юридичних наук, професора В. Д. Пчолкіна;

доцента кафедри кримінального процесу, криміналістики та експертології ННІ № 5 Харківського національного університету внутрішніх справ кандидата юридичних наук, доцента Д. Д. Зайця

цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження на здобуття ступеня доктора філософії у галузі знань 08 «Право», зі спеціальності 081 «Право» аспіранта Національного наукового центру «Інститут судових експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Півньова Є. О. за темою: «Експертне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури» використовується у освітньому процесі при підготовці методичних матеріалів та проведенні лекційних, семінарських і практичних занять із здобувачами вищої освіти Харківського національного університету внутрішніх справ під час викладання навчальних дисциплін «Криміналістика», «Судова експертологія», «Використання спеціальних знань у кримінальному цивільному та адміністративному процесі».

Науковий аналіз проблем з теоретико-правових та методологічних засад експертного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури надає уявлення про шляхи вирішення проблем, що існують у цьому полі. Відповідно до поставленої мети в дисертаційному

дослідженні вирішено низку наукових завдань: комплексно, з урахуванням новітніх досягнень науки судової експертології, сучасного стану судово-експертної діяльності, законодавчих змін досліджено теоретичні й практичні аспекти експертного забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури. У роботі сформульовано висновки та рекомендації, які є концептуально новими в теоретичному розумінні та важливими для судово-експертної практики. Розроблено єдину концепцію, що висвітлює теоретичні, методологічні, організаційні та методичні аспекти експертного забезпечення розслідування вказаних правопорушень. Поряд із тим, сформульовано пропозиції щодо удосконалення вітчизняного законодавства та відомчих нормативних актів, що регулюють питання застосування спеціальних знань під час розслідування правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури, пов'язаних як із будівництвом доріг, так із встановленням збитків від їх пошкодження (руйнації), у тому числі від дій російського агресора тощо, а також впровадження рекомендацій щодо використання спеціальних знань під час досудового розслідування цього виду правопорушень.

Розглянуті у дисертації питання застосовуються в науково-дослідній діяльності як фундамент для подальших досліджень проблем судово-експертного забезпечення правосуддя в Україні.

Члени комісії:

завідувач кафедри кримінального процесу,
криміналістики та експертології ННІ № 5
Харківського національного університету
внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор

Михайло ЩЕРБАКОВСЬКИЙ

професор кафедри кримінального процесу,
криміналістики та експертології ННІ № 5
Харківського національного університету
внутрішніх справ
доктор юридичних наук, професор

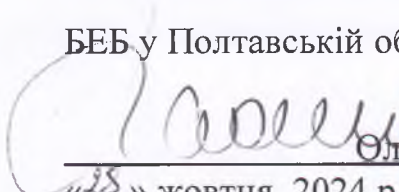
Валерій ПЧОЛКІН

доцент кафедри кримінального процесу,
криміналістики та експертології ННІ № 5
Харківського національного університету
внутрішніх справ
кандидат юридичних наук, доцент

Дмитро ЗАЯЦЬ

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Керівник Територіального управління
БЕБ у Полтавській області


«...» жовтня 2024 р.



АКТ

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
аспіранта Національного науково-дослідного центру «Інститут судових
експертиз ім. Засл. проф. М. С. Бокаріуса» Міністерства юстиції України
Євгена ПІВНЬОВА «Експертне забезпечення розслідування кримінальних
правопорушень у сфері дорожньої інфраструктури»**

Комісія у складі працівників Територіального управління БЕБ у
Полтавській області:

Голова комісії:

Керівник Підрозділу Територіального управління БЕБ у Полтавській
області (код посади 3.014) Олександр КАПІНОС.

Члени комісії:

1. Начальник Управління Територіального управління БЕБ у Полтавській
області (код посади 5.068) Максим ЧЕРКАШИН;
2. Старший детектив Територіального управління БЕБ у Полтавській
області (код посади 3.1.019) Олександр ЗОЛОТАРЕВСЬКИЙ.

Склали цей акт про те, що надані для впровадження результати
дисертаційного дослідження аспіранта ННЦ ІСЕ Євгена Півньова за темою:
«Експертне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень у сфері
дорожньої інфраструктури», а саме, підрозділ роботи «Надання вихідних даних
для проведення експертних досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури,
профілактична діяльність судових експертів: проблеми та шляхи їх вирішення»
використовуються у процесі діяльності уповноваженими підрозділами
Територіального управління БЕБ у Полтавській області.

Розроблені дисертантом положення використовуються працівниками Територіального управління БЕБ у Полтавській області в роботі як методичний матеріал, що дозволяє виробити єдиний підхід до визначення вичерпного переліку вихідних даних та інших необхідних матеріалів під час призначення судових експертиз із досліджень об'єктів дорожньої інфраструктури. Вказана обставина дозволяє підвищити ефективність у сфері правозастосування з точки зору формування адекватного уявлення про залучення судового експерта для проведення судово-експертних досліджень, визначення критеріїв правомірності/протиправності вчинків судових експертів у процесі виконання судових експертиз, або осіб, що їх залучають, та інш.

Наведені у впроваджуваному матеріалі питання щодо профілактичної діяльності судового експерта надають можливість вироблення підходів у роботі при проведенні досудових розслідуваннях з метою усунення обставин, що сприяли (могли сприяти) скоєнню дорожньо-транспортної пригоди.

Голова комісії:

Керівник Підрозділу Територіального управління БЕБ у Полтавській області Олександр КАПІНОС.

Члени комісії:

1. Начальник Управління Територіального управління БЕБ у Полтавській області (код посади 5.068) Максим ЧЕРКАШИН.

2. Старший детектив Територіального управління БЕБ у Полтавській області (код посади 3.1.019) Олександр ЗОЛОТАРЕВСЬКИЙ.