



Актуальні питання оцінки та визначення збитків об'єктів водного транспорту в умовах воєнного стану

Сергій Білий

судовий експерт лабораторії товарознавчих та транспортно-товарознавчих видів досліджень, Одеський науково-дослідний інститут судових експертиз Міністерства юстиції України, м. Одеса, Україна, ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-2281-674X>, e-mail: mkbelyi@gmail.com

Досліджено проблемні аспекти експертної оцінки суден в умовах воєнного стану. Висвітлено роль експерта в коректному формулюванні питань та можливості проведення досліджень за умов обмеженого масиву даних або відсутності прямого доступу до об'єкта. Обґрунтовано необхідність застосування міжнародних стандартів оцінки й методичних рекомендацій згідно зі специфікою національного законодавства щодо водного транспорту.

Ключові слова: *судова експертиза; водний транспорт; оцінка збитків; воєнний стан; ринкова вартість.*

Current Issues of Assessment and Damage Determination for Water Transport Objects Under Martial Law

Serhii Bilyi

Problematic aspects of forensic vessel assessment under martial law are researched. The role of the expert in the correct formulation of questions and the feasibility of conducting research under conditions of limited datasets or the absence of direct access to the object are highlighted. The necessity of applying international valuation standards and methodological recommendations in accordance with the specifics of national legislation regarding water transport is substantiated.

Keywords: *forensic science; water transport; damage assessment; martial law; market value.*

Сучасна геополітична ситуація, що характеризується повномасштабною збройною агресією РФ проти України, поставила перед судовими експертами ОНДІСЕ завдання великої складності. Оцінка об'єктів водного транспорту в умовах воєнного стану перетворилася на складний процес, що потребує юридичних, морських, інженерних і оціночних знань. Водний транспорт як критично важливий елемент інфраструктури України та міжнародної логістики, зазнає руйнівного впливу, що потребує розроблення нових підходів до фіксування шкоди, визначення ринкової вартості й вартості відновлювальних робіт. Важливе місце в цій системі посідає експертна спеціальність 12.3 Оцінка судноплавних засобів, яка в поточних реаліях перетинається із загальними методами визначення збитків, розробленими Міністерством економіки України й Фондом державного майна України, а також науково-методичними рекомендаціями з оцінки судноплавних засобів Міністерства юстиції України та міжнародними стандартами оцінки (МСО, IVS) [31, 42]. Необхідність оцінки не тільки пошкодженого національного майна

та судноплавних засобів під прапорами інших держав, а й арештованого флоту країни-агресора додає в експертну діяльність аспект забезпечення національної безпеки та економічної стійкості.

В умовах війни базовий алгоритм дій експерта зазнає значних змін, де основною перешкодою стає неможливість або ускладнення прямого доступу до об'єкта дослідження. Ефективність дослідження безпосередньо залежить від якості постановки питань (завдання), оскільки органи досудового розслідування та/або суди часто стикаються з труднощами під час формулювання цих завдань за спеціальністю 12.3. Варто зазначити, що фахівці ОНДІСЕ завжди готові надати консультативну допомогу на стадії призначення експертизи для коректного формулювання питань, що дасть змогу уникнути експертних помилок і затягування термінів дослідження. У поточному контексті питання мають ураховувати не лише статичний стан об'єкта, а й динаміку його змін унаслідок бойових дій. Це стосується ідентифікації об'єкта за матеріалами справи, визначення ринкової



вартості станом на дату до початку вторгнення, або на іншу дату, а також визначення розміру матеріальних збитків.

Окремої уваги заслуговує концепція «Конструктивної повної загибелі» [53] для суден, заблокованих на окупованих територіях або викрадених. Якщо в наданому експерту витягу з ЄРДР зазначено факт події (викрадення / захоплення) із указівкою назви та номера ІМО судна, і його повернення у власність у розумні терміни є малоімовірним, розмір матеріального збитку доцільно прирівнювати до його повної ринкової вартості на дату, що передувала агресії або на дату втрати майна. Варто наголосити, що такий підхід корелюється з підходом, який застосовують судові експерти-автотоварознавці під час оцінки збитків у випадках незаконного заволодіння транспортними засобами. Також типовою помилкою залишається постановка запитань, що виходять за межі компетенції експерта-товарознавця, що потребує від спеціаліста дотримання меж своїх знань і права на відмову від надання висновку за умови недостатності матеріалів.

Слід зазначити, що відповідно до Методики щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових [14], проведення експертизи з визначення матеріального збитку або визначення ринкової вартості об'єкта дослідження без його огляду можливе у разі надання експерту всіх необхідних документів і фотографій, тобто вихідних даних. Для проведення повного та всебічного дослідження експерту необхідний масив документів, який в умовах війни часто буває втрачений або знищений. У такому разі експерти ОНДІСЕ готові працювати з оформленим належним чином обмеженим матеріалом, користуючись копіями документів, даними електронних реєстрів, актами технічного огляду, свідчення тощо. Основний орієнтовний перелік матеріалів має містити свідоцтва про право власності, класифікаційні документи, судові журнали, акти технічного огляду тощо. Особлива увага приділяється матеріалам фото- та відеофіксування, які в умовах неможливості огляду об'єкта на окупованій території стають основним джерелом інформації. Також синхронізуючі спе-

ціальність 12.3 із Методикою [25] можливо змінити підход до нарахування зносу, тобто під час розрахунку вартості відновлювального ремонту пошкоджених суден доцільно застосовувати правило «нульового фізичного зносу» для нових комплектуючих, що дає змогу забезпечити вимоги безпеки мореплавства. Також, ураховуючи аварійний стан суден після атак БПЛА або ракетних ударів, експерту рекомендується приймати в якості бази кошторис найближчого ремонтного підприємства (СПЗ), здатного прийняти судно в ремонт, оскільки безпечний перехід до інших СПЗ для порівняння цін часто є неможливим. Обмеженість ринку СПЗ в Україні та репутаційні ризики підприємств виключають значне завищення цін. Окрім того, оцінка має фокусуватися винятково на пошкодженнях від війни, а не на планових роботах (класифікаційному ремонті тощо). Це прискорює розрахунки та дає змогу оперативно фіксувати збитки для відповідних реєстрів.

Методика визначення шкоди та обсягу збитків, завданих підприємствам внаслідок збройної агресії [25], є фундаментом для поточної експертної практики. Проте підкреслюючи важливу специфіку нормативного регулювання слід зазначити, що хоча зазначена вище Методика визначення шкоди є основою, вона містить п. 5.6, який прямо зазначає, що оцінка реальних збитків, завданих судноплавним засобам, є предметом окремого розгляду відповідно до вимог національних та міжнародних стандартів оцінки. Це означає, що для водного транспорту не застосовуються спрощені алгоритми, передбачені для іншого майна, а вимагають глибокого професійного дослідження згідно з науково-методичними рекомендаціями Міністерства юстиції України та вимогами міжнародних стандартів оцінки. Окремим проблемним питанням є інформаційне забезпечення оцінки суден радянських проєктів, аналоги яких на міжнародних торгових майданчиках практично відсутні. У такому разі для забезпечення найбільш точного та обґрунтованого розрахунку ринкової вартості, експерт вважає за доцільне звертатися до спеціалізованих торгових баз країни-агресора. Це зумовлено технічною ідентичністю



об'єктів та відсутністю альтернативних джерел порівняння, що є необхідною умовою виконання методичних вимог щодо порівняльного методу.

При застосуванні Міжнародних стандартів оцінки (IVS), що є обов'язковим для визнання висновків у міжнародних судах, експерт має керуватися принципами професійного судження та професійного скептицизму. Професійне судження передбачає застосування накопичених знань і досвіду, а також критичного мислення для прийняття обґрунтованого рішення в кожному конкретному випадку. Водночас професійний скептицизм — це позиція, яка містить питливий розум і критичне оцінювання отриманих доказів оцінки, що є критично важливим в умовах інформаційних маніпуляцій під час війни. Робота фахівця за таких умов пов'язана не лише з технічними труднощами, а й з фізичною небезпекою та необхідністю дотримання режиму секретності щодо об'єктів подвійного призначення. Кожний висновок експерта за напрямом 12.3 стає важливим елементом у складі майбутніх репарацій, що накладає на фахівців ОНДІСЕ найвищу відповідальність за

точність, обґрунтованість і наукову достовірність кожного висновку.

Перелік джерел посилання

1. Міжнародні стандарти оцінки (МСО) : чинні з 31 січня 2025 р. Київ, 2025. 204 с.
2. International Valuation Standards (IVS). Effective 31 January 2025. Red Line Edition.— International Valuation Standards Council (IVSC), 2024.
3. Marine Insurance Act 1906 : UK Public General Acts. 1906 c. 41. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/section/60> (дата звернення: 17.04.2026).
4. Методика щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових. Київ, 2021. Реєстр. код 12.3.01.
5. Методика визначення шкоди та обсягу збитків, завданих підприємствам, установам та організаціям усіх форм власності внаслідок знищення та пошкодження їх майна у зв'язку із збройною агресією Російської Федерації, а також упущеної вигоди від неможливості чи перешкод у провадженні господарської діяльності : затв. наказ. Мінекономіки та Фонду державного майна України від 18.10.2022 р. № 3904/1223. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1522-22#Text> (дата звернення: 17.04.2026).