

требовать денежной компенсации за восстановление изначально непригодной детали означало бы неоправданно улучшать ее состояние по сравнению с тем, что было до ее последнего повреждения. А это противоречило бы принципам защиты гражданских прав, предусмотренных ГК Украины. Отмеченное подкреплено и самой концепцией рассмотрения вопроса определения ущерба в действующей Методике.

М. В. Потанин, старший научный сотрудник Крымского НИИСЭ

А. О. Прусаков, старший научный сотрудник Крымского НИИСЭ

ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА ОБЪЕКТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СУДЕБНЫХ АВТОТОВАРОВЕДЧЕСКИХ ЭКСПЕРТИЗ

Розглянуто особливості проведення огляду об'єктів дослідження при проведенні судових автотоварознавських експертиз. Описано послідовність етапів проведення огляду об'єктів дослідження, яка може бути використана як судовими експертами-автотоварознавцями, так і оцінювачами, що мають кваліфікацію з оцінювання рухомого майна.

Рассмотрены особенности проведения осмотра объектов исследования при проведении судебных автотовароведческих экспертиз. Описана последовательность этапов проведения осмотра объектов исследования, которая может быть использована как судебными экспертами-автотовароведами, так и оценщиками, имеющими квалификацию по оценке движимого имущества.

Экспертный осмотр – начальный этап процесса экспертного исследования. Подчеркнем, что экспертный осмотр (составляющая экспертного исследования) необходимо отличать от следственного осмотра (составляющая процессуального действия), хотя методологические подходы к их проведению во многом схожи. Основным методом в обоих случаях является наблюдение. И эксперт, и следователь не только осматривают и изучают объект, но и по результатам такого осмотра эксперт намечает план дальнейшего исследования, выдвигает экспертные гипотезы, а следователь планирует расследование, выдвигает следственные версии.

Содержанию экспертного осмотра, методической последовательности его проведения посвящены работы таких ученых-криминалистов, как А. И. Винберг, Л. Е. Ароцкер, Р. С. Белкин, В. Я. Колдин и др. Научные взгляды на содержание стадий экспертного исследования проана-

лизированы Т. В. Аверьяновой. Она пишет, что в настоящее время в литературе доминирующей стала точка зрения В. Я. Колдина в отношении экспертного осмотра: объекты «изучаются в целом, без детального анализа идентификационных признаков, что является задачей дальнейшего исследования»¹.

Считаем необходимым отметить, что анализ идентификационных признаков нужен при решении идентификационных задач, которые характерны для криминалистической экспертизы. Судебная автотовароведческая экспертиза такие задачи не решает. Для нее характерно решение *классификационных* (определение соответствия товарных характеристик объектов базовым данным; установление соответствия товарных характеристик исследуемых объектов данным аналогичных изделий; определение соответствия/несоответствия характеристик объектов маркировочным данным, зафиксированным на агрегатах, шильдиках; установление принадлежности объекта к определенной марке, модели транспортного средства или его составных) и *диагностических* (установление наличия дефектов и их влияния на качество и стоимость транспортного средства; определение соответствия/несоответствия качественных характеристик изделий требованиям нормативной документации) задач².

Анализ современных научных взглядов на судебные автотовароведческие экспертизы и экспертные исследования и требований нормативно-правовых актов свидетельствует о том, что такого рода исследования и экспертизы назначаются тогда, когда при рассмотрении уголовных и гражданских дел или оперативных действий возникает потребность в специальных знаниях в области оценки транспортных средств (ТС).

К объектам исследования при проведении судебных автотовароведческих экспертиз и экспертных исследований относятся: автомобили легковые, грузовые, специализированные, автобусы, самосвалы, тягачи, прицепной состав, самоходные шасси, самоходные сельскохозяйственные, дорожно-строительные, мелиоративные машины, тракторы и комбайны на колесном шасси. Изучается также указанная в документах информация с целью установления ее соответствия, характеристикам агрегатов.

Экспертный осмотр при проведении судебных автотовароведческих экспертиз и экспертных исследований позволяет органолептическими методами определить идентификационные данные ТС, его комплектность, укомплектованность, техническое состояние, объем и характер повреждений, а также другие показатели на момент осмотра.

Экспертный осмотр ТС или его составляющих может быть проведен как на месте происшествия, его хранения, в условиях ремонтного предприятия, так и непосредственно в экспертном учреждении.

¹ Аверьянова Т. В. Судебная экспертиза. Курс общей теории / Т. В. Аверьянова. — М. : НОРМА, 2007. — С. 432.

² См.: Современные возможности судебных экспертиз / науч. ред. Ю. Г. Ко рухов. — М. : Триада-X, 2000. — С. 209–210.

Осмотр дает возможность на основе органолептических методов определить необходимые данные об объекте. Эксперт может использовать и технические средства (дополнительные источники освещения, лупу и т. п.), производить измерения. Для фиксации полученных данных используются как вербальные способы (запись текста на бумаге, запись с помощью диктофона), так и зрительные образы (составление принципиальных, кинематических и иных схем, фотосъемка, видеозапись и т. п.).

Фотосъемка является одним из эффективных средств фиксации доказательной информации. Полученные фотоснимки позволяют наиболее точно зафиксировать состояние объекта исследования, его внешний вид и свойства, чтобы наглядно воспринять запечатленное. Фотоснимки создают впечатление реального присутствия и дают возможность непосредственно изучать зафиксированные объекты, что может позволить неоднократно возвращаться к их исследованию.

При проведении судебных автотовароведческих экспертиз и экспертных исследований в основном применяется обзорная, узловая, детальная или макрофотосъемка.

В зависимости от задач, поставленных на разрешение автотовароведческого исследования, фотоматериалы, прилагаемые к заключению, могут иметь следующие изображения: общий обзорный вид ТС; составные ТС; идентификационные номерные знаки; показания шкалы одометра; вид повреждений составных ТС.

Повреждения составных ТС следует фотографировать по правилам масштабной фотосъемки с применением соответствующей масштабной линейки. Масштабная фотосъемка дает возможность определить по фотоснимку линейные размеры сфотографированного объекта, объемы и характер повреждений. Причем важно отметить, что деления масштабной линейки должны быть согласованы с размерами фотографируемого объекта (для мелких – линейки с миллиметровыми делениями, для средних – с сантиметровыми, для крупных – с дециметровыми) и обращены в его сторону. Тональность линейки должна соответствовать тону объекта и не контрастировать с ним (темный объект – темная линейка со светлыми делениями, светлый объект – белая линейка с черными делениями)¹.

На основании данных, полученных в ходе проведенного осмотра, выдвигаются экспертные гипотезы, планируется дальнейшее исследование, в том числе вопросы взаимодействия с лицом (органом), назначившим экспертизу (запрашиваются объекты и данные, необходимые для проведения исследования, и т. п.). Взаимодействие эксперта с лицом (органом), назначившим экспертизу, также может быть обусловлено необходимостью проведения дополнительных экспертных исследований. Например, эксперт-автотоваровед в результате осмотра установил, что имеются признаки изменения номеров

¹ См.: Корухов Ю. Г. Криминалистическая фотография и видеозапись для экспертов-автотехников : практ. пособ. / Ю. Г. Корухов, М. И. Замиховский. — М., 2006. — С. 53.

узлов и агрегатов или исправлений в записях о дате выпуска, номере шасси или других узлов и агрегатов в техническом паспорте. Эксперт уведомляет об этом следователя, суд или оперативного сотрудника для принятия решения о назначении соответствующих экспертиз и исследований.

Перед проведением осмотра ТС или его составляющей необходимо ознакомиться с записями регистрационных документов, информацией об общих технических характеристиках и возможных комплектациях объекта исследования, определиться с местом расположения идентификационного или серийного номера, нанесенного изготовителем ТС, или его составляющей, ознакомиться с результатами предыдущих исследований и другой справочно-нормативной документацией.

Последовательность проведения экспертного осмотра ТС и его составляющих может быть такой:

- установление наличия объекта исследования и его соответствия сведениям об объекте, указанным в постановлении (определении) о назначении экспертизы или письме о назначении исследования;

- определение достаточности объектов для проведения исследования и ответа на поставленные перед экспертом вопросы;

- проведение внешнего осмотра ТС и его составляющих;

- проведение осмотра деталей с частичным демонтажем панелей и облицовок, препятствующих внешнему осмотру;

- выполнение инструментальных измерений геометрических размеров объекта исследования и его конструктивных элементов;

- выполнение ходовых испытаний и тестирования ТС и его составляющих, проверка работы оборудования;

- выявление информативных признаков наличия возможных неисправностей ТС и его составляющих (шумы, вибрация, нагрев, и т. п.);

- проведение осмотра объекта исследования в условиях специализированного ремонтного предприятия при детальной разборке и установлении дефектов составляющих ТС.

Во время внешнего осмотра следует:

- проверить соответствие идентификационных данных ТС записям представленных на исследование документов (технический паспорт, свидетельство о регистрации и т. п.);

- проверить укомплектованность, определить комплектность, наличие дополнительных приспособлений, модернизаций в соответствии с требованиями предприятия-изготовителя (технический паспорт, спецификация т. п.);

- зафиксировать показания одометра;

- зафиксировать информативные признаки выполненных ранее восстановительных ремонтов;

- установить характер и объемы повреждений, износа и другие признаки, которые характеризуют техническое состояние объекта исследования на момент осмотра с их обязательной фиксацией фотографированием;

- установить вид лакокрасочного покрытия составляющих ТС;
- при значительных повреждениях ТС необходимо определить перечень составляющих, предположительно годных к дальнейшей эксплуатации, и перечень работ, необходимых для их демонтажа.

Проведение осмотра с частичным демонтажем панелей и облицовок позволяет определить наличие узлов и агрегатов, имеющих повреждения, изменение их качественного и количественного состояния в скрытых от внешнего осмотра местах.

В случае, когда в результате осмотра установлена возможность проведения ходовых испытаний ТС или проверки работоспособности оборудования (укомплектовано, не обнаружены дефекты узлов, агрегатов и деталей, препятствующие работе оборудования, и т. д.) проводится экспертный эксперимент. Если у эксперта есть основания полагать, что ходовые испытания ТС и его составляющих могут привести к их повреждению или разрушению, то на проведение таких действий должно быть получено письменное разрешение лица или органа, назначившего экспертизу.

Для проведения испытаний специального оборудования в работе (а в отдельных случаях – и пригодных к дальнейшей эксплуатации составных) целесообразно привлечь специалиста, обладающего специальными знаниями в области эксплуатации подобного оборудования. Привлечение такого специалиста к проведению экспертного исследования осуществляется лицом (органом), назначившим экспертизу. Экспертное исследование при этом приобретает комплексный характер.

При проведении ходовых испытаний ТС и оборудования в работе нужно проверить:

- соответствие объекта исследования требованиям, предъявляемым к данному оборудованию (безопасность, шумность и т. п.);
- соответствие основных рабочих показателей (технических характеристик) паспортным данным (высота подъема, количество оборотов, теплоотдача и т. п.);
- выполнение заданных технологических операций (регулировки, рабочий ход и т. п.);
- пригодность оборудования для эксплуатации по прямому функциональному назначению (качество, погрешность и т. п.);
- наличие информативных признаков неисправности (шум, нагревание, дымление, вибрация и т. п.).

В случае невозможности организовать необходимые условия для проведения испытания ТС в целом (повреждение составляющей ходовой системы, двигателя) или некомплектности составляющих возможно проведение тестирований и испытаний узлов и механизмов в отдельности (испытание электрооборудования, сцепления, тормозной системы и т. п.) или на стенде.

Проведение осмотра объекта исследования в условиях специализированного ремонтного предприятия при детальной разборке и установлении дефек-

тов составляющих ТС позволяет более точно определить наличие, характер и объемы повреждений деталей ТС, которые не всегда возможно выявить в условиях внешнего осмотра. Исходя из экспертной практики, такой осмотр может проводиться как дополнительный и его проведение суживает или даже исключает круг предположений эксперта о возможном наличии скрытых дефектов составляющих, что позволяет сделать результаты проведенных исследований более обоснованными и достоверными. Предположения эксперта о возможном наличии скрытых дефектов составляющих, отраженные в экспертном исследовании или экспертизе, в отдельных случаях могут послужить основанием для назначения дополнительных или даже повторных экспертиз.

Собранная в ходе осмотра и испытаний оборудования информация является основой для дальнейшего проведения исследований. Их результаты зависят от полноты и достоверности информации, собранной экспертом об исследуемом объекте при проведении осмотра, тестирований и испытаний ТС, его составляющих и специального оборудования в работе.

Анализ экспертной практики лаборатории судебных товароведческих исследований Крымского НИИСЭ в 2007–2009 гг. показывает, что результаты расчетов калькуляций восстановительного ремонта ТС и их составных при проведении судебных автотовароведческих экспертиз и экспертных исследований, выполненных с применением описанной последовательности осмотра объекта исследования, наиболее достоверно отражают реальные затраты, понесенные владельцами поврежденных ТС при их восстановлении на специализированных предприятиях автомобильного сервиса.

О. В. Серeda, завідувач сектору Дніпропетровського НДІСЕ,

О. Г. Кравченко, молодший науковий співробітник Дніпропетровського НДІСЕ

ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ З МАЛИМ СТРОКОМ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Розглянуто методичний прийом проведення судових автотоварознавчих досліджень з визначення ринкової вартості колісних транспортних засобів, який застосовувався експертами на практиці.

Рассмотрен методический прием проведения судебных автотовароведческих исследований по определению рыночной стоимости колесных транспортных средств, который применялся экспертами на практике.

Визначення ринкової вартості колісних транспортних засобів (КТЗ) із строком експлуатації від одного до двох – трьох років, особливо для нових