Forensic Science, 4'2026
ISSN: 3083-6085 (print), 3083-6093 (online)

УДК 343.98:656.6
DOI https://doi.org/10.32782/forensic.science.2026.4.13



Євген Оберемок
кандидат технічних наук,
судовий експерт,
Лабораторія товарознавчих та транспортно-товарознавчих
досліджень Одеського науково-дослідного інституту
судових експертиз Міністерства юстиції України
https://orcid.org/0000-0002-7531-8449



Сергій Білий
судовий експерт,
Лабораторія товарознавчих та транспортно-товарознавчих
досліджень Одеського науково-дослідного інституту
судових експертиз Міністерства юстиції України
https://orcid.org/0009-0006-2281-674X

ВИКОРИСТАННЯ ІНФОРМАЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ ДОСЛІДЖЕНЬ ОБ'ЄКТІВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ: ПРОБЛЕМИ, ОБМЕЖЕННЯ ТА ПРАКТИЧНІ РІШЕННЯ

У статті проаналізовано особливості та процесуальні межі використання відкритих інформаційних джерел і спеціалізованих баз даних під час проведення досліджень об'єктів водного транспорту, а саме транспортно-товарознавчих та водно-технічних експертиз. Розглянуто суперечність між обов'язком експерта провести всебічне дослідження та нормативною забороною на самостійний збір матеріалів у контексті дефіциту вихідних даних, особливо в умовах воєнного стану. Запропоновано обґрунтоване розділення параметрів об'єктів дослідження на довідково-технічні характеристики та індивідуальні фактичні властивості для можливості застосовувати відкриті реєстри, інформаційні джерела. Сформульовано практичний алгоритм дій експерта, правила крос-верифікації, фіксації інтернет-сторінок і внесення застережень щодо припущень та обмежень до дослідницької частини висновку експерта.

Ключові слова: *судова експертиза, транспортно-товарознавча експертиза, водно-технічна експертиза, відкриті інформаційні джерела, самостійний збір матеріалів, довідково-технічні характеристики, індивідуальні фактичні властивості, верифікація даних, припущення та обмеження.*

Постановка загальної проблеми та обґрунтування її актуальності. Проведення досліджень об'єктів водного транспорту в Україні ускладнене, як правило, дефіцитом первинних технічних та реєстраційних документів на майно, що часто зумов-

лено наслідками воєнних дій (руйнуванням, знищенням або перебуванням майна на тимчасово окупованих територіях). У таких умовах виникає суперечність між процесуальним обов'язком експерта надати повний і обґрунтований висновок і нормативною забороною (зокрема, п. 2.3 Інструкції [2]) на самостійний збір матеріалів справи чи вихідних даних. Суворе та формальне трактування цієї заборони обмежує роботу експерта з офіційними цифровими реєстрами та може призводити до затягування судових процесів або кримінальних проваджень. З огляду на це обґрунтування меж правомірного використання відкритих інформаційних джерел як інструменту застосування спеціальних технічних знань є надзвичайно актуальним для експертної практики.

Постановка завдання. Головною метою статті є розробка підходу та практичних рішень щодо правомірного й безпечного використання відкритих баз даних та інформаційних джерел (реєстрів) під час проведення досліджень об'єктів водного транспорту без порушення процесуальних норм. Досягнення цієї мети передбачає розв'язання таких завдань: аналіз процесуальних обмежень, моделювання параметрів об'єкта, розмежування дій експерта та формування практичного алгоритму.

Виклад основного матеріалу дослідження. Під час проведення транспортно-товарознавчих та водно-технічних експертиз в сучасній Україні експерт доволі часто стикається з дефіцитом необхідної інформації (вихідних даних). Коли перед судовим експертом постає завдання визначити вартість судноплавних засобів або їх комплектуючих, які є пошкодженими, знищеними, недоступними для огляду чи арештованими, стандартні методи збору документів часто стають неможливими. Особливо гостро ця проблема виявляється в умовах війни, коли реєстраційні чи технічні документи на майно фізично знищуються або залишаються на тимчасово окупованих територіях. За таких обставин виникає серйозне протиріччя між обов'язком експерта провести повне, всебічне та науково обґрунтоване дослідження й обмеженнями щодо його самостійної процесуальної активності.

Для розуміння проблеми варто звернутися до процесуальних рамок, у які поставлений судовий експерт. Відповідно до пункту 2.3 Інструкції [2], експерту забороняється самостійно збирати матеріали, які підлягають дослідженню, а також самостійно вибирати вихідні дані для проведення експертизи, якщо вони відображені в наданих йому матеріалах неоднозначно. Ця норма, з одного боку, має забезпечити неупередженість експерта та зберегти об'єктивність судового процесу, запобігаючи втручанню у збір обставин справи. Проте на практиці суворе трактування цього пункту часто призводить до нерозуміння межі, що саме можна проаналізувати самостійно, а що ні. Це веде до затримок у роботі експерта, іноді до повної неможливості надати висновок, або затягування досудового розслідування. Спроба знайти технічні характеристики або відповідні параметри судноплавного засобу й обладнання у відкритих реєстрах може розцінюватися як порушення. Відповідно до статті 14 Закону України «Про судову експертизу» [1], це може потягнути за собою попередження, призупинення дії свідоцтва експерта або навіть повне позбавлення права на ведення експертної діяльності. Ба більше, висновок, складений із використанням таких даних, ризикує бути визнаний судом недопустимим доказом через сумнівність отримання вихідних даних.

При цьому може виникати ситуація, коли слідчі чи замовники надають експерту інформацію з тих відкритих інформаційних джерел, які експерт міг би проаналізувати й сам з урахуванням свого професійного досвіду та знань. Інколи державні органи, наприклад Регістр судноплавства України, у своїх офіційних відповідях на запити часто відповідають, що вся необхідна інформація міститься у відкритому доступі на їхньому офіційному сайті. Проте експерт зазвичай не може напряму скористатися цим сайтом без ризику бути звинуваченим у порушенні процедури. Цей бар'єр створює протиріччя, особливо якщо порівняти статус судового експерта та незалежного оцінювача майна в контексті оцінки судноплавних засобів. Оцінювач, який діє в рамках Закону України «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» № 2658-III, не обмежений такими процесуальними рамками судочинства. Він вільно оперує будь-якими відкритими базами даних, аналізує електронні ринкові майданчики, використовує

спеціалізовані міжнародні платформи і без перешкод додає отримані відомості до свого звіту. Натомість судовий експерт, досліджуючи той самий об'єкт для суду, слідства або іншого замовника експертизи, знає, де знайти потрібну інформацію, але змушений вирішувати, як правильно її застосувати, щоб не ускладнювати процес дослідження та не порушити встановлені правила. Здається нелогічним, коли у XXI столітті, у добу цифрових технологій та глобальних баз даних, експерт не може використовувати технічну інформацію лише тому, що її немає на папері в матеріалах справи чи кримінального провадження або така інформація не надана на його клопотання.

Слід зазначити, що критично важливим етапом проведення транспортно-товарознавчих та водно-технічних експертиз об'єктів водного транспорту є первинна ідентифікація та класифікація об'єкта. Згідно з Національним стандартом № 1 та відповідними методиками для проведення транспортно-товарознавчих експертиз (зокрема, за спеціальністю 12.3 «Оцінка судноплавних засобів»), ідентифікація – це встановлення відповідності об'єкта дослідження наявним вихідним даним та інформації про нього [4; 5; 6]. Для судна головними ключами ідентифікації є унікальний номер ІМО, назва, заводський будівельний номер, порт приписки, регістровий номер. До того ж у відкритих базах даних (зокрема, в електронних реєстрах Регістра судноплавства України чи міжнародних системах класифікаційних товариств) за цими ідентифікаторами можна не лише встановити проєктні параметри, а й отримати відомості про суднові документи та перевірити їхній статус: чи є вони чинними, призупиненими або такими, термін дії яких закінчився. Це дає змогу експерту не лише точно ідентифікувати плавзасіб, але й встановити факт перебування судна під технічним наглядом на певну дату, що є визначальним для оцінки його експлуатаційного стану. Тільки після точної ідентифікації експерт може правильно класифікувати й описати об'єкт, що є базою для подальшої оцінки.

Проте для проведення такої ідентифікації потрібні специфічні технічні деталі, які часто бувають відсутні в наданих матеріалах справи. Іноді виникає ситуація, коли ініціатори експертизи – слідчі, прокурори чи судді – не володіють вузькоспеціалізованими технічними знаннями, адже за родом діяльності вони працюють із величезним колом абсолютно різних об'єктів та справ. Вони не повинні детально розбиратися в конструктивних модифікаціях двигунів, специфікаціях суднових корпусів чи рівні автоматизації обладнання, тому саме для вирішення таких питань і залучають судового експерта як фахівця відповідної галузі. Покладати на слідчого обов'язок самостійно шукати унікальні параметри, як-от розрахунковий дедвейт судна, докова маса порожнем тощо, – це шлях до потенційного затягування процесу надання висновку. Саме судовий експерт, маючи накопичені знання, досвід та знання спеціальних методів дослідження, тобто спеціальні знання, чітко розуміє конструктивні особливості об'єкта дослідження. Його робота з інформаційними веб джерелами – це не просто вибір вихідних даних на свій розсуд, а професійна верифікація та зіставлення відомостей із декількох незалежних джерел, що забезпечує об'єктивність та достовірність дослідження.

Щоб знайти правильний вихід із цієї ситуації, необхідно провести межу між самостійним збором матеріалів та використанням науково-технічної довідкової інформації. Для аналізу розділимо всі параметри досліджуваного об'єкта на дві категорії: довідково-технічні характеристики та індивідуальні фактичні властивості. Якщо представити комплекс всіх параметрів об'єкта дослідження **Pobj** як об'єднання двох частин (елементів) цього комплексу, ми отримаємо такий запис для розуміння: **Pobj = Pref + Pfact**,

де **Pref** – це елемент довідково-технічних параметрів (заводська нормативно-технічна документація виробника, стандартні комплектації, габарити, проєктна потужність двигуна, розміри, місткість, вантажопідйомність тощо), які є постійними і не змінюються від конкретних обставин справи, и **Pfact** – це елемент індивідуальних фактичних параметрів (строк експлуатації, технічний стан, напрацювання мотогодин, наявність пошкоджень чи слідів виконаних ремонтів тощо), які характеризують конкретний матеріальний об'єкт дослідження в межах розслідування.

На основі цього розділення можна побачити чіткий підхід до оцінки дій експерта, який представлено у вигляді таблиці 1.

Таблиця 1

Категорія	Допустимість самостійного пошуку	Наслідки й алгоритм дій експерта
Довідково-технічні специфікації Pref	Допускається. Експерт використовує відкриті електронні бази даних, каталоги та/або офіційні реєстри	Такі дії вважаються застосуванням спеціальних знань з урахуванням досвіду й експертної практики, не слід їх розцінювати як порушення заборони на збір матеріалів
Індивідуальні фактичні властивості Pfact	Самостійно визначати чи додумувати фактичний стан об'єкта, інформацію щодо ремонтів не дозволяється	Експерт зобов'язаний зафіксувати це та подати клопотання про надання додаткових матеріалів

Таким чином, якщо слідчий не вказав у документі про призначення експертизи базові технічні параметри транспортного засобу, але в матеріалах справи присутній унікальний ідентифікатор (назва, будівельний номер, регістровий чи номер IMO для судна), експерт може використати цей ідентифікатор для пошуку заводських характеристик Pref в офіційних відкритих базах даних виробників чи органів реєстрації тощо. Такі дії є абсолютно логічними, адже експерт лише деталізує вже надані йому вихідні дані щодо об'єкта дослідження за допомогою спеціальних довідкових джерел. Навпаки, якщо в матеріалах справи відсутні дані про фактичний стан об'єкта Pfact (наприклад, дата побудови судна чи ступінь зносу двигуна судна чи корпусу в цілому), експерт не має права визначати їх самостійно, а зобов'язаний подати письмове клопотання про надання додаткових матеріалів.

Варто зауважити, що в сучасному цифровому середовищі інформація у відкритих базах даних та інтернет-ресурсах зазвичай є актуальною та систематично оновлюється. Проте в практиці припускають імовірність виникнення ситуацій, коли відомості в окремих джерелах відображаються із затримкою або не повною мірою враховуються останні конструктивні зміни об'єкта (наприклад, модернізація, переобладнання чи заміна ключових вузлів). Для усунення таких потенційних ризиків експерт самостійно оцінює рівень надійності та достовірності вибраного джерела й інформації в ньому, а в разі потреби може застосувати метод припущень і обмежень, про який наведено нижче. Наприклад, якщо в матеріалах справи немає жодних вказівок чи документів про конструктивні зміни, експерт у дослідницькій частині може зробити застереження: «За відсутності даних про конструктивне переобладнання об'єкта дослідження, його технічні параметри вважаються такими, що відповідають офіційним реєстраційним даним бази (назва бази) на дату проведення розрахунків». Складаючи висновок, експерт повинен врахувати можливі інформаційні ризики, про що обов'язково слід вказати в дослідницькій частині.

Варто зазначити, що можливість самостійного пошуку такої інформації закріплена в деяких суміжних галузях експертизи. Наприклад, у Методиці за спеціальністю 10.24 «Дослідження подій на водному транспорті» зазначено, що експерт у межах своїх спеціальних знань може самостійно, шляхом опрацювання наукової, довідкової та спеціальної літератури знайти необхідні відомості з відкритих (доступних) джерел інформації. Це, зокрема, можуть бути: нормативні та нормативно-правові документи; енциклопедії, довідники, словники, каталоги та інші довідкові видання; підручники, монографії, статті, реферати; електронні бази знань судового експерта у відповідній предметній галузі; інтернет-видання тощо [5]. Оскільки дослідження для ідентифікації та класифікації у водно-технічній та транспортно-товарознавчій експертизі часто є абсолютно тими ж самими (наприклад, судна або будь-які плавучі засоби), нелогічно застосовувати різні підходи. Якщо в одному виді експертизи використовувати відкриті довідкові бази офіційно дозволено, то такий самий підхід має враховуватися й у товарознавчих дослідженнях.

Окремо слід виділити проблему, коли адвокати намагаються визнати висновок експерта-товарознавця недопустимим доказом, стверджуючи, що надсилання запитів про цінові пропозиції продавцям чи дилерам товарів розцінюється «самостійним збором матеріалів». Таке твердження свідчить про хибне трактування законодавства, що штучно обмежує дослідницьку функцію експерта. Якщо уважно прочитати статтю 20 Закону України «Про судову експертизу», ми поба-

чимо, що експерт має право отримувати матеріали та відомості, необхідні для проведення дослідження [1]. Запит цінових пропозицій у дилерів – це стандартне маркетингове дослідження ринку. У такому випадку експерт не збирає відомості про конкретний об'єкт дослідження, а шукає інформацію про ідентичні чи аналогічні об'єкти на ринку для застосування порівняльного підходу (який є найчастішим методом розрахунків). На основі отриманих пропозицій за допомогою коригувальних коефіцієнтів експерт може визначити й обґрунтувати вартість об'єкта, отриману на базі вартостей аналогічного майна.

Щоб чітко розмежувати легітимну роботу експерта та процесуальні порушення, пропонуємо таку порівняльну таблицю 2.

Таким чином, для безпечної роботи з відкритими інтернет-ресурсами та базами даних експерту слід дотримуватися простого алгоритму. З огляду на вищенаведене, оскільки отримання незмінних довідково-технічних характеристик Pref все ж таки можна віднести до сфери застосування спеціальних знань з урахуванням практичного досвіду експерта, першим кроком є безпосередній пошук у спеціалізованих базах даних із дотриманням відбору джерел, тобто не слід використовувати аматорські форуми чи сумнівні неофіційні сайти. Для суден перевіреними джерелами є, наприклад, Регістр судноплавства України, бази Lloyd's Register, суднові реєстри та суднові книги, бази ABS, IMO, системи Equasis та Sea-web, офіційні бази дилерів, ліцензовані каталоги та державні реєстри. Другим кроком є обов'язкова крос-верифікація (перевірка) даних щонайменше з двох-трьох незалежних джерел для уникнення помилок. Третім кроком є фіксація знайденого в мережі, оскільки інформація в інтернеті динамічна, експерт зобов'язаний зберегти докази пошуку: зробити знімок сторінки з обов'язковим відображенням URL-адреси, дати та точного часу вивантаження. Додатково корисно зберігати копії сторінок у цифрових вебархівах (наприклад, web.archive.org). Усі ці матеріали в подальшому долучаються до висновку експерта у вигляді додатків.

Завершальним етапом є правильне формулювання припущень і обмежень у висновку. Експерт може вказати в тексті дослідниць-

Таблиця 2

Категорія дій	Легітимна робота експерта (не є самостійним збором матеріалів)	Порушення процесуальних норм (є самостійним збором матеріалів)
Технічні та довідкові дані	Використання сталих технічних характеристик: пошук паспортних, серійних і заводських характеристик судна чи обладнання у відкритих верифікованих (надійних) базах даних (наприклад, IMO, Equasis, Sea-web, Ship Info тощо). Ці параметри закладені заводом-виробником і не залежать від стану справи, як і перевірка відкритого реєстраційного статусу судна та чинності його суднових класифікаційних документів за офіційними реєстрами	Пошук юридичних та правовстановлюючих документів: самостійне витребування або пошук договорів купівлі-продажу, угод фрахтування, документів про право власності, комерційних рахунків, якщо їх не надав ініціатор експертизи
Нормативна база та література	Робота з довідковою та нормативною літературою: використання законів, ДСТУ / ГОСТів, методичних рекомендацій, офіційних каталогів (SchwackeListe тощо), цінових довідників та інтернет ресурсів	Отримання документів, що фіксують обставини справи: самостійний пошук або прийняття від третіх осіб актів огляду, аварійних актів про пошкодження, актів ремонту або калькуляцій, виписок із журналів тощо, які стосуються конкретного інциденту (аварії) або пошкодженого об'єкта
Аналіз ринку та ціни	Збір ринкових аналогів та крос-верифікація: пошук цінових аналогів на ринку, фіксація інтернет-сторінок з обов'язковим відображенням URL-адреси та часу вивантаження сторінки для обґрунтування розрахунків вартісних показників	Самостійне опитування очевидців або збір довідок: направлення запитів до сторонніх організацій (наприклад, до класифікаційних товариств чи адміністрацій портів) для з'ясування статусу чи історії конкретного об'єкта в обхід процесуального клопотання

кої частини, наприклад, таке застереження: «Судова експертиза / експертне дослідження виконане з урахуванням технічних та конструктивних характеристик об'єкта, отриманих із верифікованих відкритих джерел (вказати джерела), у зв'язку з ненаданням ініціатором первинної технічної документації. Експерт враховує можливі інформаційні ризики, проте вважає рівень достовірності цих даних достатнім для надання обґрунтованого висновку в межах його спеціальних знань та експертної практики».

Узагальнюючи зазначені вище проблеми, автори вважають за важливе зазначити, що під час проведення судових експертиз та експертних досліджень об'єктів водного транспорту для забезпечення об'єктивності, всебічності та повноти дослідження експерт має право використовувати необхідну зовнішню інформацію, тобто використання відкритих даних та інтернет-ресурсів є абсолютно логічним та ефективним інструментом, що підвищує якість дослідження в межах чинного законодавства. Самостійний пошук довідково-технічних характеристик Pref не є порушенням заборони на збір матеріалів, оскільки належить до застосування комплексу знань, досвіду й експертної практики експерта. Водночас самостійне визначення індивідуальних фактичних параметрів Pfact, як-от реальні пошкодження чи строк експлуатації транспортного засобу тощо, без погодження з ініціатором експертизи є неприпустимим. Дотримання правил фіксації вебсторінок, використання перевірених державних та міжнародних реєстрів, а також чітке формулювання припущень сприяють наданню достовірного й обґрунтованого висновку експерта.

Список використаної літератури:

1. Про судову експертизу : Закон України від 25.02.1994 № 4038-XII. Дата оновлення: 01.01.2026. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text (дата звернення: 08.09.2026).
2. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень і Науково – методичні рекомендації з питань підготовки та призначення судових експертиз та експертних досліджень : Наказ № 53/5 від 08.10.98. Дата оновлення: 30.10.2024. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text (дата звернення: 11.09.2026).
3. Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні : Закон України від 12.07.2001 № 2658-III. Дата оновлення: 01.01.2025. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14#Text (дата звернення: 07.09.2026).
4. Про затвердження Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав» : Постанова від 10.09.2003 № 1440. Дата оновлення: 11.08.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF#Text (дата звернення: 10.09.2026).
5. Науково-дослідна робота (IV.2.3 – 2023/3) «Розробка загальної методики проведення інженерно-транспортної експертизи з дослідження причин та обставин подій на водному транспорті». Київ : КНДІСЕ, 2025 (номер держреєстрації – 0123U101305).
6. Методика щодо визначення ринкової вартості судноплавних засобів та їх складових. Київ : КНДІСЕ, 2021. Реєстраційний код – 12.3.01.

References:

1. On Forensic Examination: Law of Ukraine dated February 25, 1994 No. 4038-XII. Date of update: January 1, 2026. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text [in Ukrainian].
2. On Approval of the Instructions on the Appointment and Conduct of Forensic Examinations and Expert Studies and Scientific and Methodological Recommendations on the Preparation and Appointment of Forensic Examinations and Expert Studies: Order No. 53/5 dated October 8, 1998. Date of update: October 30, 2024. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98#Text [in Ukrainian].
3. On the Valuation of Property, Property Rights and Professional Valuation Activity in Ukraine: Law of Ukraine dated July 12, 2001 No. 2658-III. Date of update: January 1, 2025. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2658-14#Text [in Ukrainian].
4. On Approval of National Standard No. 1 "General Principles of Valuation of Property and Property Rights": Resolution dated September 10, 2003 No. 1440. Date of update: August 11, 2022. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF#Text [in Ukrainian].

5. Research Work (IV.2.3 – 2023/3) “Development of a general methodology for conducting engineering and transport expertise on the investigation of the causes and circumstances of incidents on water transport”. Kyiv: KNDISE, 2025 (State registration number – 0123U101305) [in Ukrainian].
6. Methodology for Determining the Market Value of Watercraft and Their Components. Kyiv: KNDISE, 2021. Registration code – 12.3.01 [in Ukrainian].

Yevhen Oberemok, Serhii Bilyi. The use of information sources in the examination of water transport objects: problems, limitations, and practical solutions

The article analyzes the peculiarities and procedural limits of the use of open information sources and specialized databases during the research of water transport objects, namely transport-commodity and water-technical examinations. The contradiction between the expert’s duty to conduct a comprehensive study and the regulatory ban on independent collection of materials in the context of the scarcity of raw data, especially in the conditions of martial law, is considered. A justified division of the parameters of the research objects into reference and technical characteristics and individual factual properties is proposed for the possibility of using open registers and information sources. The practical algorithm of the expert’s actions, the rules of cross-verification, fixing of web pages and the introduction of reservations regarding assumptions and limitations to the research part of the expert’s opinion have been formulated.

Keywords: *forensic examination, transport and commodity examination, water and technical examination, open information sources, independent collection of materials, reference and technical characteristics, individual factual properties, data verification, assumptions and limitations.*

Дата першого надходження статті до видання: 14.09.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 15.10.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 18.11.2026

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)