Крім того, назва самого акту різниться. Статті 50, 55, 56 Закону України “Про землеустрій” оперують назвою “акт приймання-передачі межових знаків на зберігання”, а підзаконний нормативно-правовий акт “Інструкція про встановлення (відновлення) меж земельних ділянок в натурі (на місцевості) та їх закріплення межовими знаками” вказує на назву “акт прийомки-передачі межових знаків на зберігання”.

Таким чином, на думку автора, зважаючи на те, що акт приймання-передачі межових знаків на зберігання складається після виконання робіт із встановлення (відновлення) меж земельної ділянки в натурі (на місцевості) та закріплення їх межовими знаками, він має бути включений до складу відповідної документації із землеустрою та оформлений у встановленому нормативно-правовими актами порядку.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про землеустрій» від 22.05.2003 № 858-IV із змінами.

2. Інструкція про встановлення (відновлення) меж земельних ділянок в натурі (на місцевості) та їх закріплення межовими знаками, затверджена наказом Держкомзему від 18.05.2010 р №376.

Платовський Сергій Вікторович,
судовий експерт лабораторії психологічних, мистецтвознавчих та інших видів досліджень Одеського науково-дослідного інституту судових експертиз Міністерства юстиції України

ДО ПИТАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ІСТОРИЧНИХ АВТОМОБІЛІВ ЯК КУЛЬТУНИХ ЦІННОСТЕЙ, ЩО МАЮТЬ ХУДОЖНЄ, ІСТОРИЧНЕ, ЕТНОГРАФІЧНЕ ТА НАУКОВЕ ЗНАЧЕННЯ

Питання збереження, дослідження, атрибуції та реставрації історичних автомобілів в Україні в юридичній площині не вирішено в повному обсязі, однак в значній мірі воно було опрацьовано з боку суспільних та міжнародних організацій до яких українська правова система активно інтегрується в останні роки.

Власне у вітчизняному законодавстві на сьогоднішній день відсутнє визначення «історичний автомобіль». В Законі України «Про вивезення, ввезення та повернення культурних цінностей» колісні транспортні засоби не представлені у визначенні культурних цінностей, хоча деякі з них представляють собою предмети матеріальної культури, пов’язані з історичними подіями, розвитком суспільства та держави, історією науки і культури та цілком

заслуговують на збереження, відтворення та охорону відповідно до законодавства [1]. При цьому складається ситуація при якій історичний автомобіль може бути визнаним звичайним колісним транспортним засобом, який не представляє культурної цінності. Тому його можна визнати предметом серійного виробництва, який не відрізняється ніякими художніми та технічними особливостями, або у випадку реставрації визнати неоригінальним, відповідно ідентифікувати як предмет, який не є культурною цінністю.

Проте існує інший аспект цієї проблеми. В п 1.4 Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень зазначено, що під час проведення експертиз (експертних досліджень) з метою виконання певного експертного завдання експертами застосовуються відповідні методи дослідження, методики проведення судових експертиз, а також нормативно-правові акти та нормативні документи (міжнародні, національні та галузеві стандарти, технічні умови, правила, норми, положення, інструкції, рекомендації, переліки, настановчі документи Держспоживстандарту України) [2].

У даному виді досліджень покладатися на міжнародні документи цілком виправдано і доцільно, оскільки вітчизняна законодавча база майже не регулює питання історичних транспортних засобів, хоча в 2021 р. Україна залучилася до Туринської хартії, – визнаному ЮНЕСКО та урядами багатьох країн документу, який визначає основні рекомендації в сфері збереження історичних автомобілів як культурних цінностей. Туринська хартія була заснована та натхненна Венеціанською хартією ЮНЕСКО (1964 р.), Барселонською хартією (2003 р., історичні кораблі) та Ризькою хартією (2005 р., історичні залізничні транспортні засоби).

У 1960-х рр. автомобільні клуби та групи власників транспортних засобів, які об’єднували аматорів-ентузіастів з Франції, ФРН Великобританії та Італії залучилися до формування Міжнародної Федерації Історичних Транспортних засобів (Fédération Internationale des Véhicules Anciens – FIVA).

FIVA була визнана низкою авторитетних міжнародних організацій, таких як UNESCO, TICCIH, ICOM, ICOMOS, FIA.

Офіційним представником Міжнародної Федерації Історичних Транспортних засобів (FIVA) в Україні є Український Автомобільний Клуб, який отримав статус національного представника FIVA в 2020 році і по заданим FIVA правилам отримує можливість офіційно видавати сертифікати FIVA ID в Україні вже з 2021 року.

Відповідно до цього Український Автомобільний Клуб в 2020 році в повній мірі долучився до Туринської хартії, яка забезпечила членство та визнання УАК на міжнародному рівні.

Розуміючи необхідність регулювання питання історичних транспортних засобів в 2019 році депутатом ВР Дубневичем Я.В. був підготовлений законопроект Закону України «Про історичні транспортні засоби» в якому пропонувалося таке визначення історичним транспортним засобам: історичні транспортні засоби – транспортний засіб, що був вироблений 40 років тому чи раніше, модель якого не виробляється щонайменше 25 років є оригінальним та придатний до експлуатації [4]. В цьому законопроекті подавалася класифікація історичних транспортних засобів, згідно якої історичні транспортні засоби поділяються: 1) оригінальні; 2) автентичні; 3) відновлені; 4) перебудовані.

Зазначимо також, що FIVA були підготовлені нормативні документа та рекомендації, які регулюють питання реставрації історичних автомобілів, серед яких головним є Технічний кодекс (на разі діє кодекс 2020 р.).

Через це вважаємо доцільним користуватися зазначеними вище документами під час дослідження колісних транспортних засобів на предмет відношення їх до культурних цінностей.

Резюмуючи, зазначимо наступне:

1. Під час дослідження колісних транспортних засобів на предмет відношення їх до культурних цінностей необхідне залучення експертів-автотехніків та/або автотоварознавців для атрибуції об’єктів дослідження.

2. Під час дослідження транспортного засобу доречно покладатися на Туринську хартію, Технічні кодекси та інші документи FIVA.

3. Необхідне дослідження історичного контексту виготовлення, стану збереження автомобіля та кількості виготовлених одиниць. Наприклад, при виявленні європейської моделі, яка відноситься до часів другої світової війни або більш раннього періоду, потрібно уважно ставитися до загальної та історичної інформації про неї. Існує вірогідність зустрітися з рідкісним зразком.

4. Під час дослідження необхідне ретельне вивчення антикварного ринку історичних автомобілів. Деякі зразки можуть бути рідкісними та мати суттєву вартість під час продажу на аукціонах.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про вивезення, ввезення та повернення культурних цінностей». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1068-14#Text (Дата звернення 10.06.2024).

2. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, затверджена наказом Міністерства юстиції України від 08.10.1998 року № 53/5 (у чинній редакції). URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98 (Дата звернення: 11.06.2024).

3. Закон про ретро: навіщо потрібен і що вирішує. URL: https://auto.24tv.ua/zakon_pro_retro_navishcho_potriben_i_shcho_vyrishuie_n3593 (Дата звернення: 11.06.2024).

4. Проект Закону України «Про історичні транспортні засоби». URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63103 (Дата звернення: 10.06.2024).

5. The Turin Charter Fédération Internationale des Véhicules Anciens. URL: https://fiva.org/download/charter-of-turin-english-version/ (Дата звернення: 11.06.2024).

6. FIVA International Technical Code 2020. URL: https://fiva.org/wp-content/uploads/2022/05/FIVA.Ref_.TC03.2020.Tech_.Code_.Fin_.Copy_.V2.pdf (Дата звернення: 11.06.2024).

Полякова Ольга Аркадіївна,
старший судовий експерт лабораторії почеркознавчих досліджень та технічної експертизи документів Одеського науково-дослідного інституту судових експертиз Міністерства юстиції України

ОФОРМЛЕННЯ ПОРІВНЯЛЬНОГО МАТЕРІАЛУ У РІЗНИХ ВИПАДКАХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Судово-почеркознавча експертиза є одним із найскладніших видів судової експертизи, при цьому її результативність та терміни виробництва багато в чому залежать від якості підготовки та оформлення матеріалів, що надаються у розпорядження експерта.

Дослідженню та вивченню у судово-почеркознавчій експертизі – оформленню порівняльного матеріалу приділяли увагу такі вчені, як З. С. Меленевська, В.В. Ліповський та ін.

При дослідженні рукописного тексту з метою встановлення умов його написання експерт повинен виявити ступінь і характер зміни ознак почерку конкретної особи, щодо якої поставлено питання перед ними.