

Узагальнюючи результати проведеного дослідження можливо зробити висновок, що прийнятними для проведення аналізу метадону гідрохлориду є температури інжектора: 300°C, 320°C, проте враховуючи необхідність мінімізувати температуру випарника з метою максимального збереження цілісності фази капілярної хроматографічної колонки, оптимальною є температура 300°C.

#### **Список використаних джерел**

1. Дослідження метадону: методичні рекомендації. Київ : ДНДЕКЦ МВС України, 2019. 31 с.

2. Кількісне визначення деяких наркотичних засобів методами газової, рідинної хроматографії і УФ-спектроскопії : метод. посіб. Москва : ЕКЦ МВС Росії, 2011. 30 с.

**Бушмін Валерій Олександрович,**  
старший судовий експерт сектору  
автотоварознавчих досліджень відділу  
товарознавчих та гемологічних досліджень  
лабораторії товарознавчих, гемологічних,  
економічних, будівельних, земельних  
досліджень та оціночної діяльності  
Харківського науково-дослідного  
експертно-криміналістичного центру  
МВС України

### **ДОСЛІДЖЕННЯ МАРКУВАЛЬНИХ ПОЗНАЧЕНЬ У КОНТЕКСТІ ТРАНСПОРТНО-ТОВАРОЗНАВЧОЇ ЕКСПЕРТИЗИ**

Сьогодні для вирішення завдань експертизи маркувальних позначень транспортних засобів (далі МП ТЗ) відбувається розширення знання про загальний об'єкт – транспортний засіб (далі – ТЗ), який, по суті, є комплексним об'єктом, носієм різноманітної інформації. Автомобіль збирають послідовно за заводською технологією з різних пронумерованих деталей і агрегатів. Він оснащується електронною шиною даних, в блоках управління якої запрограмована інформація про всі системи, в тому числі й про ідентифікаційний номер.

Технологічний процес виробництва фіксується у виробничій базі даних підприємств-виробників ТЗ за допомогою спеціальних цифрових позначень. У зв'язку з цим, в експерта є широкі можливості за допомогою поетапного вивчення вирішити основне завдання дослідження МП ТЗ – з'ясувати первісний зміст ідентифікаційного номера автомобіля чи окремої деталі або агрегату. З впровадженням нових наукових досягнень в експертну практику при дослідженні

об'єктів експертизи маркувальних позначень транспортних засобів все частіше застосовують комплекси досліджень різних видів.

Найпоширенішим є саме комплексний підхід, який, з одного боку, обумовлений синтезом інформації з декількох наук: трасології, хімії, техніко-криміналістичного дослідження документів, а також комп'ютерної галузі та технології виробництва транспортних засобів. Це пояснюється досить великою кількістю досліджуваних в його рамках об'єктів. З іншого боку наявністю комплексу методів і способів, призначених для дослідження відповідних об'єктів, як вже наявних в арсеналі експерта, так і таких, які відносно недавно набули свого значення для експертизи. В результаті розширення кола об'єктів дослідження, починаючи від елементів комплектації, основного номера на кузові транспортного засобу, маркувальних табличок і закінчуючи блоками електронного управління, вирішуються не тільки трасологічні, а й питання техніко-криміналістичного дослідження документів, хімії, комп'ютерно-технічної експертизи, технології виробництва і т.д. Таким чином, при комплексному підході до дослідження забезпечується взаємодія осіб, що володіють спеціальними знаннями з різних наук. Варто зазначити, що на практиці судова експертиза МП ТЗ проводиться, як правило, одним експертом, який має допуск до виробництва зазначеного виду експертизи [1, с. 51–52; 2, с. 501–502].

Серед великої кількості об'єктів техніко-криміналістичного дослідження документів виступають документи, виготовлені поліграфічним способом і за допомогою засобів оргтехніки. В результаті, варто відзначити схожість двох видів експертиз за об'єктом дослідження. Об'єктами дослідження маркувальних позначень ТЗ також виступають дані, записані в електронних блоках управління системами автомобіля. Цілісна система електрообладнання, що включає діагностичну систему транспортного засобу, є розробкою комп'ютерної галузі для автомобільної промисловості. У пам'яті зазначених електронних блоків управління зберігається інформація про стан систем автомобіля на поточний момент. Вони покликані максимально полегшити технічну діагностику – сервісне обслуговування автомобіля.

Інтегрована в експертизу технічна діагностика виявилася придатною для задоволення її потреб при вирішенні завдань дослідження маркувальних позначень транспортних засобів. В рамках даного дослідження результати діагностування використовуються в обмеженому обсязі, оскільки з усього комплексу інформації, яку може отримати діагност, експерта цікавить лише певна кількість, що міститься в електронних блоках управління даних про маркувальні позначення ТЗ. Візуалізувати інформацію, що знаходиться в пам'яті електронних блоків, можна за допомогою діагностичного обладнання: тестера, сканера або, в окремих випадках, панелі (комбінації) приладів автомобіля. Сьогодні технічна діагностика в експертизі МП ТЗ міцно

зайняла своє місце і розглядається як один з найперспективніших неруйнівних інструментальних і досить ефективних методів дослідження [1, с. 52–53; 3, с. 222–223].

Отже, з наведеного вище видно взаємодію різних галузей знань в рамках експертизи МП ТЗ. Говорити про те, що ця експертиза є комплексною (як, наприклад, комп'ютерно-технічна), було б не зовсім правильно, а точніше в рамках експертизи МП ТЗ проводять комплекс різних досліджень, результати яких призводять до розв'язання основного питання експертизи.

Експертизу МП ТЗ як сукупність послідовних досліджень можна умовно розділити на два (не рахуючи підготовчого) самостійні, але взаємопов'язані етапи: з'ясування факту зміни об'єкта і визначення його первісного вигляду. Такий поділ доцільний з ряду причин: він необхідний для чіткішого розуміння тих завдань, які вирішуються на певних стадіях проведення експертизи; на дозовіл експерта, як правило, ставляться два питання, і відповідь на кожне питання відповідає розв'язання кінцевої задачі кожного етапу: чи змінювалися МП ТЗ і який їх первісний зміст? Кожен етап по суті є цільним самостійним експертним дослідженням, що має свої специфічні цілі та завдання.

Метою підготовчого етапу експертизи є, по-перше, з'ясування відповідності постанови про призначення експертизи вимогам, що пред'являються нормативно-правовими актами до цього документа, по-друге, пред'явлене ТЗ оцінюється на предмет його відповідності об'єкту, зазначеному в постанові. Вирішивши ці питання, експерт переходить до першого етапу виробництва експертизи або повертає матеріали справи органу (особі), який призначив експертизу, а постанову про призначення експертизи залишає без виконання.

Мета першого етапу експертизи може бути розглянута з двох сторін. З одного боку це з'ясування факту зміни або відсутності змін первинного (заводського) ідентифікаційного маркування ТЗ (номера кузова (рама) і двигуна). З іншого боку це розв'язання питання про те, чи нанесені вищевказані МП досліджуваного ТЗ відповідно до технології заводу-виготовлювача. Суть цих дій полягає у виявленні в досліджуваному об'єкті певних відхилень від належних, з'ясованих причин цих змін і наявності (відсутності) причинного зв'язку зазначених відхилень з подією злочину

Метою другого етапу, а отже, і його кінцевим завданням є з'ясування (відновлення) первинного індивідуального маркування, яке було змінено або знищено. З'ясування знищення або зміни маркування може здійснюватися різними методами, найбільш поширеним з яких є метод хімічного травлення (якщо мова йде про рельєфне маркування). В результаті проведення досліджень знаки заводського маркування можуть бути з'ясовані повністю, з'ясовані частково або не з'ясовані взагалі. У разі з'ясування МП повністю завдання, поставлені перед

експертом, можна вважати вирішеними, цілі експертизи досягнутими, а її виробництво закінченим; при з'ясуванні частини знаків маркування – завдання є вирішеним частково. У цьому випадку, а також при хоч якихсь можливості з'ясування МП дослідження необхідні продовжити. Спочатку їх суть полягає в пошуку і виявленні додаткових МП, які наносяться на заводські таблички, виготовлені з різних матеріалів. При виявленні табличок з дублювальними МП проводяться дослідження на предмет їх виготовлення та установки відповідно до технології заводу-виготовлювача. Якщо в результаті будуть з'ясовані ознаки порушення технології заводу-виробника або буде з'ясовано, що всі таблички з дублювальним ідентифікаційним маркуванням демонтовані, то необхідно розпочати пошук інших агрегатів і обладнання ТЗ, що містять номер замовлення і виробничий номер [4, с. 73–77].

Як підсумок варто зазначити, що експертиза маркувальних позначень транспортних засобів є складним процесом, який поєднує у собі різні методи, способи та інструменти дослідження, а також передбачає виконання ряду завдань, які ставлять перед експертом. Сьогодні цей вид експертизи має достатню кількість засобів для визначення МП ТЗ та з'ясування за ними інформації. Одним з найефективніших способів отримання цієї інформації є діагностика електронних блоків управління. Водночас сучасна експертиза не дозволяє з'ясувати обставини та осіб, які здійснювали заміну або знищення МП ТЗ. Перспективним шляхом розв'язання цієї проблеми є застосування при виготовленні автомобілів додаткових МП, які складніше виявити чи підробити та які несуть більше інформації.

#### **Список використаних джерел**

1. Чеснокова Е. В. Современное состояние и перспективы развития экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. Теория и практика судебной экспертизы. 2015. №12(2(38)). С. 51–54.
2. Світличний В. А. Деякі питання судово-експертної діяльності комплексного дослідження ідентифікаційних номерів транспортних засобів. Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу. 2019. С. 500–504.
3. Тополя Р. В. Експертно-криміналістичне дослідження транспортних засобів: деякі теоретичні та історичні аспекти. Науковий вісник публічного та приватного права. № 3. 2017. С. 220–224.
4. Жаворонков В. А. Задачи судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. Теория и практика судебной экспертизы. 2019. С. 70–79.