

Задачи судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств

В.А. Жаворонков

ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», Юридический институт, Москва 127994, Россия

Аннотация. Рассмотрены особенности исследований и задачи экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. Обоснована необходимость выделения классификационных задач данной экспертизы в отдельный вид наряду с диагностическими и идентификационными. Проанализированы вопросы установления первоначальной идентификационной маркировки транспортных средств в процессе проведения следственных действий, выходящих за рамки производства экспертизы, описаны нетрадиционные методы расчета контрольных знаков идентификационных номеров автомобилей производства США или предназначенных для продажи на рынке США.

Ключевые слова: маркировочные обозначения транспортных средств, первичная идентификационная маркировка, контрольный знак, идентификационный номер

Для цитирования: Жаворонков В.А. Задачи судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств // Теория и практика судебной экспертизы. 2019. Том 14. № 1. С. 70–79.

<https://doi.org/10.30764/1819-2785-2019-14-1-70-79>

The Tasks of Forensic Analysis of Vehicle Identification Markings

Vladimir A. Zhavoronkov

Institute of Legal Studies of the Russian University of Transport, Moscow 127994, Russia

Abstract: Special considerations and objectives of the forensic analysis of vehicle identification markings are contemplated. The need to single out the classification tasks of such analysis into a separate form along with diagnostic and identification ones is corroborated. The issues of establishing original vehicle identification markings when conducting investigative actions that are beyond the scope of forensic examination are examined, and non-conventional methods of calculating the check digit of vehicle identification numbers that are manufactured in the United States or intended for sale in the United States market are described.

Keywords: vehicle identification markings, original identification marking, check digit, identification number

For citation: Zhavoronkov V.A. The Tasks of Forensic Analysis of Vehicle Identification Markings. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2019. Vol. 14. No. 1. P. 70–79. (In Russ.).

<https://doi.org/10.30764/1819-2785-2019-14-1-70-79>

Особенности задач, стоящих перед сведущим лицом при производстве экспертизы, во многом определяются конкретными исследованиями, которые проводятся для их решения. Кроме того, специфика задач обусловлена постоянно растущими потребностями следственной и судебной практики, а также современными достижениями науки и техники.

В словаре основных терминов судебных экспертиз под задачами судебной экспер-

тизы понимается «научное определение предмета судебной экспертизы». Такое же мнение по этому поводу высказывают и ученые [1, с. 59]. Некоторые авторы в своих работах отождествляют задачи, решаемые судебной экспертизой, с ее предметом. Между тем Ю.К. Орлов отмечал, что различие предмета и задач применительно к судебной экспертизе достаточно очевидно: если «предмет» – понятие статичное, то понятие «задача», напротив, динамично [2,

с. 17]. Продолжая эту мысль, А.Ю. Бутырин писал: «...если предмет экспертизы – определенные свойства объекта, то установление их – задача, стоящая перед экспертом» [3, с. 17]. Рассматривая разнообразие трактовок понятия задач судебной экспертизы, Г.Л. Грановский сделал вывод, что «точное определение задачи – сложная проблема, еще окончательно не решенная ни в психологии, ни в кибернетике, ни в других областях знаний» [4, с. 114]. Говоря о задачах экспертной деятельности, он отмечал, что в практической работе экспертам необходимо «узкое и простое определение, которое позволит выделить и описать понятие задачи, возникающее из специфической ситуации экспертного исследования» [4, с. 114].

Природа экспертной задачи двойственна: она представляет собой задания следователя (суда), различные их варианты, интерпретированные и интегрированные экспертом. Одновременно с этим задачи определяются экспертами на основе намеченной ими программы и разработанных в науке методов исследования [5, с. 84–87].

Таким образом, с одной стороны, под задачей судебной экспертизы следует понимать цель, которая должна быть достигнута в результате проведения исследований, с другой – это решение вопроса, поставленного перед экспертом следователем или судом и сформулированного в постановлении о назначении экспертизы.

В середине XX столетия, когда шло становление теории криминалистической экспертизы, многие ученые склонялись к необходимости разделения ее задач на две группы: идентификационные и неидентификационные [6]. Какое-то время этот вопрос не вызывал серьезных дискуссий в научных кругах.

Позже, в семидесятых и восьмидесятых годах, исследования в этом направлении продолжились, что было связано с появлением все новых объектов и задач, которые не укладывались только в идентификационные и неидентификационные рамки. А.И. Винберг и Н.Т. Малаховская предложили классифицировать криминалистические экспертизы на идентификационные, диагностические, ситуационные и классификационные [7, с. 160]. Предлагались и более дробные классификации [8, с. 104–105].

В дальнейшем Ю.Г. Корухов предложил трехэлементное разделение судебных экспертиз, а следовательно их задач, на классификационные, диагностические и иден-

тификационные [9, с. 68], приводя аргументы в пользу разделения классификационных и идентификационных исследований в рамках установления групповой принадлежности. В частности, он писал: «Объект исследования имеется в натуре, свойства его познаваемы при непосредственном его исследовании, и основной задачей является отнесение объекта на основании его свойств и характеристик к определенному классу» [9, с. 68].

Вопрос о возможности выделения классификационных задач из идентификационных вызвал множество споров. По мнению В.А. Снеткова, выделение классификационных задач в отдельный вид нецелесообразно, поскольку они решаются в процессе либо идентификационных, либо диагностических исследований [10, с. 21]. Такого же мнения придерживались и другие ученые [11, с. 171–172]. Н.С. Романов, Р.С. Белкин и Т.В. Аверьянова считали, что в экспертной практике решаются всего лишь два вида задач: диагностические и идентификационные. Н.П. Майлис в развитие этой точки зрения писала, что классификационные задачи (подзадачи) имеются и среди диагностических, и среди идентификационных экспертных задач. Классификация является инструментом экспертной задачи, а не целью экспертного исследования. Выделение классификационных задач носит, скорее всего, условный характер [12, с. 21].

Разделение задач на диагностические, идентификационные и классификационные для экспертизы маркировочных обозначений (МО) транспортных средств (ТС) вполне оправданно, т. к. классификационные задачи – неотъемлемая и значительная часть производства экспертиз этого вида.

Как указывалось выше, не все ученые склонны выделять классификационные задачи в отдельный вид. Некоторые авторы считают эти задачи частным случаем диагностических [8, с. 104–105]. Между тем диагностика (от греч. *diagnōtikós* – способный распознавать) – это учение о методах и принципах распознавания и оценки состояния объекта, т. е. установлении его свойств. Классификация же – это определение соответствия (принадлежности) объекта по установленным качественным характеристикам (свойствам) какой-либо определенной группе (классу, роду, виду). Так, например, уже в самом начале производства экспертизы решается задача о принадлежности представленного ТС к определенно-

му классу, модели, модификации. Проводя осмотр заводской таблички, установленной на панели задней части багажного отсека, эксперт первоначально устанавливает необходимые исходные данные, содержащиеся в ней. Затем, сравнивая полученную информацию с некоторыми техническими характеристиками представленного ТС, эксперт определяет его принадлежность к определенному классу, модели, модификации. Например, табличка автомобиля Mercedes-Benz с маркировкой «GL 350 CDI» означает, что кузов исследуемого автомобиля – Geländewagen Lang (удлиненный внедорожник) с установленным на нем дизельным двигателем с рабочим объемом 2987 см³.

Безусловно, в классификации присутствуют элементы диагностирования, т. к. первоначально устанавливаются определенные свойства объекта, но помимо этого при решении классификационных задач производится еще и сравнение исследуемого объекта с другими ему подобными по внешнему виду, структуре и т. п. Это делает классификацию сходной с идентификацией с той разницей, что при классификации не устанавливается конкретное тождество. Из вышеизложенного видно, что в классификационных задачах присутствуют элементы как диагностики, так и идентификации, но получаемые данные при решении классификационных задач нельзя полностью отнести ни к установлению свойств, ни к установлению тождества (его отсутствию). Поэтому классификационные задачи, на наш взгляд, нуждаются в обособлении от других задач.

Экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств характеризуется тем, что она состоит из большого количества отдельных, существенно отличающихся друг от друга, исследований, в процессе последовательного проведения которых решаются свои, конкретные для данного исследования, задачи. Вместе с тем решение этих задач (не окончательных) направлено на решение «финальных». Поэтому, помимо сформировавшихся в научной литературе классификаций задач судебной экспертизы, в экспертизе МО ТС представляется целесообразным их разделение на конечные и промежуточные. Приблизительно такое же разделение задач судебной экспертизы предлагалось авторами монографии «Основы судебной экспертизы» – на конечные (конечная

цель исследования), промежуточные и вспомогательные [13, с. 76]. Такая классификация, по мнению Т.В. Аверьяновой, представляется оправданной, поскольку соответствует этапности процесса исследования и систематизирует его содержание [11, с. 175]. Вместе с тем она требует некоторого уточнения. При классификации по одному основанию создание групп конечных, промежуточных и вспомогательных задач является не совсем корректным. Так, элементами одного порядка скорее следует считать конечные и промежуточные задачи, а другого – основные и вспомогательные.

Конечной задачей экспертизы МО ТС является (как правило, она сформулирована в виде вопроса, поставленного на разрешение эксперта) установление первичной индивидуальной маркировки (ИМ) транспортного средства и МО двигателя (если его маркировка внесена в регистрационные документы¹). К промежуточным следует отнести, например, задачи по установлению МО различных комплектующих ТС, которые в итоге могут позволить решить конечную задачу, если решить вопрос об установлении ИМ напрямую не представляется возможным. Промежуточные задачи эксперт ставит перед собой самостоятельно в зависимости от обстоятельств и информации, которую он получает в результате решения предыдущих промежуточных задач. Информация, полученная при решении промежуточных задач, может быть использована и как средство для получения более точной и подробной информации из других источников.

Диагностические исследования являются неотъемлемой частью любой судебной экспертизы, в том числе и экспертизы МО ТС. В научной литературе диагностические задачи тоже имеют свою классификацию [14, с. 86–87].

По мнению Ю.Г. Корухова, при установлении первоначального (заводского) номера ТС в исследовании МО ТС основной задачей является диагностическое изучение свойств и состояния объекта при его непосредственном исследовании [9, с. 75].

Круг диагностических задач, решение которых необходимо при проведении экспертизы МО ТС, достаточно велик. Их ко-

¹ Регистрационными документами на транспортное средство являются: паспорт транспортного средства и свидетельство о регистрации транспортного средства. В них указываются маркировочные обозначения: номер кузова (рамы) – идентификационный номер и номер двигателя.

личество в общем объеме задач, по оценкам некоторых авторов, составляет от 80 до 90 %², и поэтому нельзя недооценивать важность их роли в решении вопросов, стоящих перед экспертом. Решение диагностических задач предшествует решению идентификационных. Исследуя свойства объекта, эксперт в конечном счете сужает характеристику его состояния до конкретно-определенного. Идентификационные задачи, как и диагностические, решаются на различных этапах проведения экспертизы МО ТС.

При решении задачи о принадлежности объекта к какой-либо определенной группе (виду, роду) сходных с ним объектов осуществляется его групповая идентификация, а при установлении тождества исследуемого объекта с самим собой и его отображением – индивидуальная. Между групповой и индивидуальной идентификацией существует тесная связь, основанная на количественно-качественном соотношении установленных признаков. Если при решении задач по установлению индивидуальной идентификации количества необходимых для этого признаков недостаточно, то формулируется вывод о принадлежности исследуемого объекта к определенной группе (виду) объектов.

При индивидуальной идентификации устанавливается индивидуально-конкретное тождество [1, с. 60]. В экспертизе МО ТС такой задачей можно считать отождествление установленного (выявленного) идентификационного номера (ИН) исследуемого ТС с ИН в регистрационных документах. При этом необходимо отметить, что первоначально исследуемый автомобиль индивидуализируется путем его выделения из группы сходных объектов (такой же марки, модели, комплектации, того же цвета и пр.), а затем проводится его индивидуально-конкретное отождествление.

Для того чтобы определить, к какому виду относятся те или иные задачи, решаемые при производстве экспертизы МО ТС, необходимо рассмотреть особенности исследований, проводимых в процессе ее проведения, и определить их значение для решения вопросов, поставленных перед экспертом.

Экспертизу МО ТС как совокупность последовательных исследований можно условно разделить на два (не считая подготовительного) самостоятельных, но взаимосвязанных этапа: установление факта изменения объекта и определение его первоначального вида. Такое разделение целесообразно по ряду причин:

- оно необходимо для более четкого понимания тех задач, которые решаются на определенных стадиях проведения экспертизы;

- на разрешение эксперта, как правило, ставятся два вопроса, и ответ на каждый вопрос соответствует решению конечной задачи каждого этапа: изменялись ли МО ТС и каково их первоначальное содержание?

- каждый этап по сути является цельным самостоятельным экспертным исследованием, имеющим свои специфические цели и задачи.

Целью подготовительного этапа экспертизы является, во-первых, установление соответствия постановления о назначении экспертизы требованиям, предъявляемым нормативно-правовыми актами к этому документу, во-вторых, представленное ТС оценивается на предмет его соответствия объекту, указанному в постановлении (сравниваются марка, модель, модификация, цвет, государственные регистрационные знаки, идентификационная маркировка и пр.).

Решив эти вопросы, эксперт переходит к первому этапу производства экспертизы либо возвращает материалы дела органу (лицу), назначившему экспертизу, а постановление о назначении экспертизы оставляет без исполнения.

Цель первого этапа экспертизы может быть рассмотрена с двух сторон. С одной стороны – это установление факта изменения или отсутствия изменений первичной (заводской) идентификационной маркировки ТС (номера кузова (рамы) и двигателя). С другой стороны – это решение вопроса о том, нанесены ли вышеуказанные МО исследуемого ТС в соответствии с технологией завода-изготовителя. Суть этих действий состоит в выявлении в исследуемом объекте определенных отклонений от должного, установлении причины этих изменений и наличия (отсутствия) причинной связи указанных отклонений с событием преступления³. Необходимо также отметить, что, устанавливая наличие или отсутствие

² Чеснокова Е.В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2007. 189 с.

³ Там же.

искомых отклонений в объекте, эксперт опирается на совокупность выявленных им признаков, которые в количественном и качественном отношении позволяют сделать определенные выводы.

Поставленные цели одновременно можно рассматривать как задачи, стоящие перед экспертом, т. к. они сформулированы в том или ином виде в качестве вопросов в постановлении о назначении экспертизы.

Для достижения вышеуказанных целей экспертом решается ряд промежуточных задач и проводится весьма значительное количество исследований. Например, решая вопрос в отношении рельефной маркировки кузова (Vehicle identification number – VIN) ТС, эксперт исследует лакокрасочное покрытие в зоне нанесения маркировки, состояние маркировочной площадки, особенности нанесения знаков маркировки, особенности зон соединения маркируемой панели с другими элементами кузова и пр. В отношении заводской таблички с ИМ, установленной на кузове ТС, проводятся исследования ее различных характеристик (размеры, материал, способ нанесения буквенно-цифровых обозначений и др.). Устанавливаются также способ крепления таблички, наличие или отсутствие признаков демонтажа и т. д., проводится сравнение МО, нанесенных на табличке, с маркировкой на кузове и с соответствующими техническими характеристиками ТС. В отношении рельефной маркировки, нанесенной на блоке цилиндров силового агрегата ТС, проводится комплекс исследований, во многом схожий с исследованиями рельефной маркировки кузова.

Как видно, для достижения целей первого этапа экспертизы решаются в основном диагностические задачи, состоящие в установлении свойств и состояний исследуемого объекта. Но среди них есть и идентификационные, например по установлению тождества между МО на кузове и соответствующей маркировкой на заводской табличке. Решаются также и классификационные задачи, о которых шла речь выше.

Достаточно специфической задачей первого этапа можно считать расчет контрольного знака идентификационного номера – условного символа, не несущего никакой дополнительной информационной нагрузки. Цель этого расчета можно охарактеризовать как установление корректности ИН у

определенной группы ТС⁴. Одновременно с этим решение данной задачи можно представить и как установление факта существования ТС с рассчитываемым ИН. В каждом знаке ИН закодированы определенные технические и товарные характеристики ТС, изменение же его знаков неизбежно влечет за собой изменение значения контрольного знака. Поэтому наличие в ИН расчетного (контрольного) знака является весьма действенным средством защиты от криминального изменения первичной (заводской) ИМ.

В литературе можно встретить мнение ученых, которые относят подобные задачи к экзистенциальным на основании того, что в данном случае подтверждается факт существования ТС с соответствующим ИН. Между тем решение данной задачи правильнее было бы отнести к установлению свойств объекта (соответствия значения контрольного знака расчетному, а также его свойств, заключающихся в товарных и технических характеристиках), что является задачей диагностической. Пример алгоритма расчета контрольного знака ИН, описанный в специальной литературе, приведен в таблице 1⁵.

При расчетах вышеописанным способом нередко возникает необходимость округления частного. Количество знаков после запятой в полученном результате достаточно велико. Между тем в методических рекомендациях [15, с. 28] не указано, до какого знака конкретно необходимо производить округление. Не указан также алгоритм действий в том случае, если при делении получилось целое число или если в частном после запятой остался один знак. При определенных условиях это может вызвать некоторые затруднения. Поэтому можно предложить более простой альтернативный способ установления контрольного знака (изменения касаются заключительной части расчета), разработанный автором настоящей статьи и апробированный на практике (используются только целые числа). Данный способ может быть использован и в качестве проверочного средства расчетов, проведенных первым способом (заключительную часть расчета см. в табл. 2).

⁴ Автомобили, изготовленные в США или предназначенные для продажи на рынке США, для европейских производителей – это автомобили марки BMW.

⁵ Правила расчета определены Сводом федеральных законов США: 49 CFR. Part 565, § 6.

Таблица 1. Алгоритм расчета контрольного знака идентификационного номера транспортного средства

Table 1. Algorithm for calculation of the vehicle identification number check digit

VIN	5	N	1	A	L	0	M	M	3	F	C	5	4	0	8	5	7
Значение знака	5	5	1	1	3	0	4	4		6	3	5	4	0	8	5	7
Коэффициент	8	7	6	5	4	3	2	10		9	8	7	6	5	4	3	2
Произведение значения знака на коэффициент	40	35	6	5	12	0	8	40		54	24	35	24	0	32	15	14
Сумма произведений	344																
Частное после деления и округления (контрольный знак)	$344 : 11^6 = 31,2727273 = 31,3 \rightarrow 3^7$																

Если в результате расчета первым способом было получено целое число (значение контрольного знака = 0), то итогом дальнейших операций также будет 0. Если остаток будет равен 10, то в качестве контрольного знака используется буква «X». Дополнительные расчеты в данном случае не требуются.

С использованием компьютерной программы VINASSIS эта же задача решается в два этапа. На первом этапе программа, помимо подтверждения соответствия контрольного знака расчетному значению, позволяет устанавливать технические и товарные характеристики ТС, закодированные в каждом знаке ИН, что относится также к установлению свойств объекта, а следовательно, является диагностической задачей. На втором этапе эксперт проводит сравнение полученных данных с ИН исследуемого транспортного средства и его характеристиками (товарными и техническими), закодированными в каждом знаке маркировки. В данном случае производит-

ся индивидуальная идентификация исследуемого ТС. Пример расшифровки ИН с использованием программы VINASSIS иллюстрирует рис. 1.

Необходимо отметить, что установление тождества между полученными данными и маркировкой исследуемого ТС является вспомогательной задачей и без проведения других исследований нельзя считать ее решение достижением конечной цели экспертизы. Для окончательного вывода по этому вопросу необходимо установить соответствие ИМ исследуемого ТС технологии завода-изготовителя, что является задачей диагностической.

Установление изменений МО подразумевает определение способа их изменения. На основании установленных признаков эксперт делает вывод о том, каким образом и с применением какого оборудования была изменена первичная (заводская) маркировка и образованы знаки вторичной маркировки – либо произошло уничтожение первичной.

При установлении соответствия МО кузова (рамы) и двигателя исследуемого ТС технологии завода-изготовителя задачи, поставленные перед экспертом, следу-

⁶ Цифра 11 является постоянной для алгоритма вычислений.

⁷ Согласно существующим правилам, если после проведения всех расчетов остаток равен 10, то в качестве контрольного знака используется буква «X».

Таблица 2. Алгоритм альтернативного способа расчета контрольного знака идентификационного номера транспортного средства

Table 2. Non-conventional algorithm for calculation of the vehicle identification number check digit

Произведение целой части частного после деления (31) на 11	$31 \times 11 = 341$
Разность между суммой произведений (344) и произведением целой части частного на 11 (341), что является контрольным знаком	$344 - 341 = 3 \rightarrow 3$

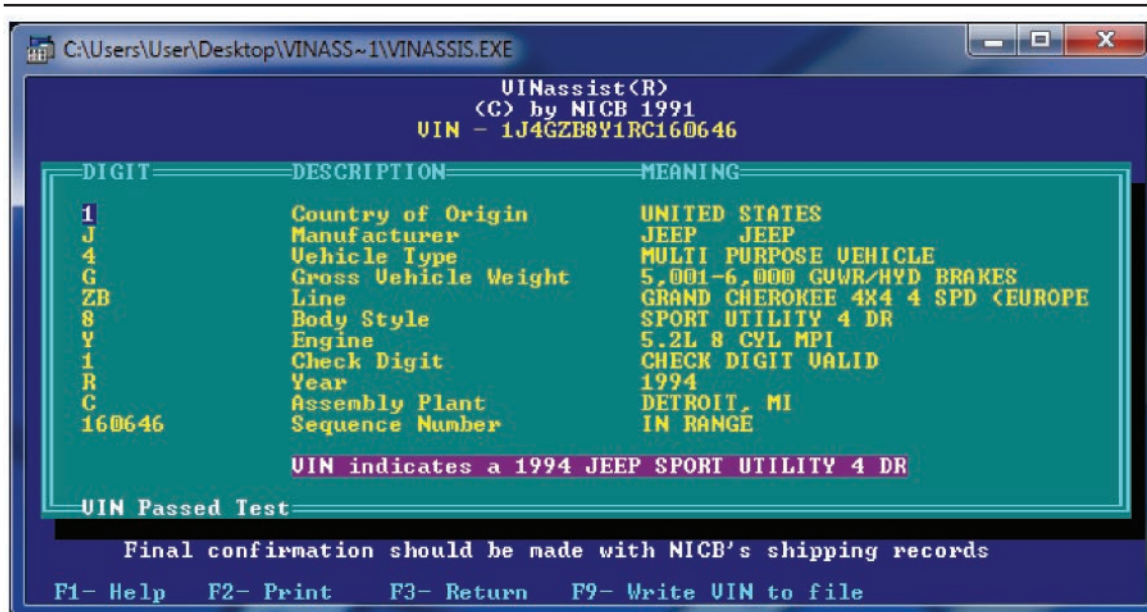


Рис. 1. Расшифровка идентификационного номера транспортного средства с использованием программы VINASSIS

Fig. 1. Identification vehicle number deciphered using the VINASSIS program

ет считать решенными, а цели экспертизы – достигнутыми. При установлении несоответствия эксперт переходит ко второму этапу производства экспертизы. На это указывают и методики проведения экспертиз этого вида: «В случае установления факта изменения или уничтожения первичной (заводской) индивидуальной маркировки необходимо провести исследование маркируемой панели на предмет установления изначального (первичного) содержания измененных или уничтоженных маркировочных обозначений» [16, с. 43].

Целью второго этапа, а следовательно, и его конечной задачей является установление (восстановление) первичной ИМ ТС, которая была изменена или уничтожена. Установление уничтоженной или измененной маркировки может осуществляться разными методами, наиболее распространенным из которых является метод химического травления (если речь идет о рельефной маркировке). В результате проведения исследований знаки заводской маркировки могут быть установлены полностью, установлены частично или не установлены вовсе. В случае установления МО полностью задачи, поставленные перед экспертом, можно считать решенными, цели экспертизы достигнутыми, а ее производство законченным; при установлении части знаков маркировки – задача является решенной частично. В этом случае, а также при хоть какой-то возможности установления МО исследования необходимо продолжить. Первоначально их

суть состоит в поиске и обнаружении дополнительной ИМ, которая наносится на заводские таблички, изготовленные из различных материалов (бумаги, металла, полимеров). При обнаружении табличек с дублирующей ИМ проводятся исследования на предмет их изготовления и установки в соответствии с технологией завода-изготовителя. Если в результате будут установлены признаки нарушения технологии завода-изготовителя либо будет установлено, что все таблички с дублирующей идентификационной маркировкой демонтированы, то необходимо приступить к поиску других агрегатов и оборудования ТС, содержащих номер заказа и производственный номер (коробки передач, пиропатронов подушек безопасности, мультимедиа-системы и пр.), а также исследовать их МО.

При установлении номера заказа, производственного номера и МО агрегатов ТС, или если это сделать не представилось возможным, производство экспертизы считается законченным, а ее цели не достигнутыми. В первом случае в заключении эксперта отражается информация о номере заказа, производственном (внутризаводском) номере или номерах агрегатов и оборудования, зафиксированных в информационной базе данных завода-изготовителя. Указывается также возможность установления первоначальной ИМ по этой базе или по каналам международного сотрудничества (через Национальное центральное бюро Интерпола). Во втором случае указывается,

что возможность установления заводской ИМ экспертным путем отсутствует. При установлении отдельных знаков маркировки задачи экспертизы можно считать решенными частично (в заключении эксперта указываются альтернативные варианты ИМ).

Неотъемлемой частью экспертизы МО ТС в настоящее время стало диагностирование электронных блоков управления и безопасности, что является достаточно специфической задачей. Основные данные и идентификационная информация автомобиля (VIN, год выпуска, пробег и т. д.) записаны в постоянном запоминающем устройстве [17, с. 165]. Такими блоками стали оборудоваться не только дорогостоящие модели ТС, но и автомобили бюджетного класса. Это позволило облегчить работу эксперта по установлению заводской ИМ. Диагностика этого оборудования имеет две разновидности: внутреннюю (если информация об ИМ выводится на приборную панель ТС) и внешнюю (если для установления необходимой информации используются внешние приборы диагностирования). Вместе с тем современные технологии стали широко применяться и при криминальном изменении ИМ. Поэтому решение такой специфической задачи, как диагностика электронных блоков ТС, в настоящей момент носит исключительно вспомогательный характер. К результатам диагностирования необходимо относиться критически и рассматривать их только в совокупности с результатами других исследований.

Одной из особенностей установления первичной (заводской) ИМ, которая получила широкое распространение именно в последнее время, является то обстоятельство, что во многих случаях часть этих ме-

роприятий выходит за рамки производства экспертизы МО ТС и осуществляется при проведении последующих следственных действий без участия эксперта⁸.

Между тем в процессе проведения исследований эксперт может столкнуться с ситуацией, которая не укладывается в обычный алгоритм его действий и требует от него нестандартного подхода к решению возникших проблем. Учитывая, что методики решения многих диагностических задач судебной экспертизы разработаны недостаточно, эксперту приходится находить их решение эвристическим путем [18, с. 105]. Здесь нужно исходить из того, что эксперт сам способен выработать и подобрать оптимальный механизм (подход) исследования на основе собственных знаний и опыта. Для решения нестандартной (эвристической) задачи при необычных условиях невозможно применить правила, разработанные наукой. В связи с этим от эксперта требуется самостоятельный творческий поиск решения задачи [19, с. 139].

⁸ Орган (лицо), назначивший экспертизу, получив информацию (она содержится в заключении эксперта) о номере заказа, производственном номере или маркировочных обозначениях различных агрегатов ТС, имеющих значение для установления идентификационной маркировки, направляет соответствующий запрос на завод-изготовитель с целью ее установления. По получении ответа с завода-изготовителя проводится следственная идентификация (если в ответе присутствует необходимая для этого информация). Следователь или суд могут самостоятельно провести следственное действие, в процессе которого сравниваются данные о заводской идентификационной маркировке, содержащиеся в ответе с завода-изготовителя, с маркировкой, например, в регистрационных документах на похищенное ТС. Для участия в этом следственном (судебном) действии в качестве специалиста может быть привлечен эксперт, выполнявший предшествующее исследование. Результатом проведения следственной идентификации может быть констатация идентификации ТС либо констатация невозможности его идентификации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Майлис Н.П. Введение в судебную экспертизу. 2-е изд. М.: Юнити: Закон и право, 2011. 159 с.
2. Орлов Ю.К. Использование специальных знаний в уголовном судопроизводстве. Учебное пособие. Вып. 2. М.: МГЮА, 2004. 23 с.
3. Бутырин А.Ю. Теория и практика судебной строительно-технической экспертизы. М.: Городец, 2006. 544 с.
4. Грановский Г.Л. Классификация задач комплексных экспертиз // Актуальные проблемы теории судебной экспертизы. Сб. науч. тр. М.: ВНИИСЭ, 1984. С. 113–134.

REFERENCES

1. Mailis N.P. *Introduction to forensic science*. 2nd ed. Moscow: Yuniti: Zakon i pravo, 2011. 159 p. (In Russ.)
2. Orlov Yu.K. *The use of special knowledge in criminal proceedings. Study guide. Issue 2*. Moscow: MGYuA, 2004. 23 p. (In Russ.)
3. Butyrin A.Yu. *The theory and practice of construction forensics*. Moscow: Gorodets, 2006. 544 p. (In Russ.)
4. Granovskii G.L. Classification of tasks in comprehensive forensic investigations. *Collection of scientific works 'Current problems in forensic science theory'*. Moscow: VNIISE, 1984. P. 113–134. (In Russ.)

5. Малаховская Н.Т. Понятие экспертных задач и возможность построения их иерархической системы // Теоретические и методические вопросы судебной экспертизы. Сб. науч. тр. М.: ВНИИСЭ, 1985. С. 81–104.
6. Потапов С.М. Введение в криминалистику. Учеб. пособие для слушателей Воен.-юрид. акад. Красной Армии. М.: ВЮА КА, 1946. 23 с.
7. Винберг А.И., Малаховская Н.Т. Судебная экспертология. Общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз. Учеб. пособие. Волгоград: ВСШ МВД СССР, 1979. 183 с.
8. Рудиченко А.И. Классификация и структура решения диагностических экспертных задач, их место в системе задач судебной экспертизы // Теоретические вопросы судебной экспертизы. Сб. науч. тр. ВНИИСЭ. Вып. 48. М.: ВНИИСЭ, 1981. С. 95–105.
9. Корухов Ю.Г. Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Научно-практическое пособие. М.: Норма: ИНФРА-М, 1998. 288 с.
10. Снетков В.А. Криминалистическая диагностика: спорные проблемы // Вопросы криминалистики и экспертно-криминалистические проблемы. Сб. науч. тр. М.: ЭКЦ МВД России, 1997. С. 39–41.
11. Аверьянова Т.В. Судебная экспертиза. Курс общей теории. М.: Норма: ИНФРА-М, 2015. 480 с.
12. Майлис Н.П. Судебная трасология. Учебник для студентов юридических вузов. М.: Экзамен, 2003. 272 с.
13. Основы судебной экспертизы. Часть 1. Общая теория / Под ред. Ю.Г. Корухова. М.: РФЦСЭ, 1997. 430 с.
14. Россинская Е.Р., Галяшина Е.И., Зинин А.М. Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология). Учебник. 2-е изд. М.: Норма: ИНФРА-М, 2016. 430 с.
15. Нагайцев А.А. Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства. Учеб. пособие. М.: БИНОМ, 1999. 258 с.
16. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Часть 1 / Под ред. В.В. Мартынова и Ю.М. Дильдина. М.: ЭКЦ МВД России, 2010. 568 с.
17. Минин С.С. Современные методы исследования маркировочных обозначений автотранспортных средств // Материалы Всерос. науч.-практ. семинара «Актуальные вопросы экспертизы маркировочных обозначений» (Санкт-Петербург, 16–20 мая 2011 г.). М.: РФЦСЭ, 2013. С. 162–168.
18. Рудниченко А.И. О математическом моделировании процесса решения диагностических экспертных задач // Материалы Всес. науч.-практ. конф. «Проблемы информационного и математического обеспечения
5. Malakhovskaya N.T. *The concept of expert tasks and the possibility of their hierarchical system construction. Theoretical and methodological forensic science issues. Collection of scientific works.* Moscow: VNIISE, 1985. P. 81–104. (In Russ.)
6. Potapov S.M. *Introduction to forensic science. Study guide for the students of the Red Army Academy of Military Law.* Moscow: VYuA KA, 1946. 23 p. (In Russ.)
7. Vinberg A.I., Malakhovskaya N.T. *Forensic expertology. General theoretical and methodological forensic issues. Study guide.* Volgograd: VSSH MVD SSSR, 1979. 183 p. (In Russ.)
8. Rudichenko A.I. *Classification and structure of diagnostic expert conclusions, their place in forensic tasks system. Theoretical forensic science issues. Collection of scientific works VNIISE. Issue 48.* Moscow: VNIISE, 1981. P. 95–105. (In Russ.)
9. Korukhov Yu.G. *Forensic diagnostics during crime investigations. Scientific and practical manual.* Moscow: Norma: INFRA-M, 1998. 288 p. (In Russ.)
10. Snetkov V.A. *Forensic diagnostics: controversial issues. Forensic science issues and problems. Collection of scientific works.* Moscow: EKTs MVD Rossii, 1997. P. 39–41. (In Russ.)
11. Aver'yanova T.V. *Forensic science. General theory course.* Moscow: Norma: INFRA-M, 2015. 480 p. (In Russ.)
12. Mailis N.P. *Trace evidence analysis. Textbook for law students.* Moscow: Ekzamen, 2003. 272 p. (In Russ.)
13. Korukhov Yu.G. (ed.). *The basics of forensic science. Part 1. General theory.* Moscow: RFCFS, 1997. 430 p. (In Russ.)
14. Rossinskaya E.R., Galyashina E.I., Zinin A.M. *The theory of forensic science. (Forensic expertology). Textbook. 2nd ed.* Moscow: Norma: INFRA-M, 2016. 430 p. (In Russ.)
15. Nagaitsev A.A. *Analysis of identification markings on foreign-made passenger cars: A manual.* Moscow: BINOM, 1999. 258 p. (In Russ.)
16. Martynov V.V., Dil'din Yu.M. (eds.). *Standard methods of forensic material evidence examination. Part 1.* Moscow: EKTs MVD Rossii, 2010. 568 p. (In Russ.)
17. Minin S.S. *Contemporary methods of vehicle identification markings analysis. Materials of the All-Russian scientific and practical seminar 'Current issues in Vvehicle identification markings expertise' (Saint-Petersburg, May 16–20, 2011).* Moscow: RFCFS, 2013. P. 162–168. (In Russ.)
18. Rudnichenko A.I. *On the mathematical modeling of the process of diagnostic expert problem solving. Materials of the All-Russian scientific and practical conference 'The issues of information and mathematical support of expert*

- экспертных исследований в целях решения задач судебной экспертизы» (Москва, ноябрь 1983 г.). М.: ВНИИСЭ, 1983. С. 105–107.
19. Майлис Н.П. Эвристические подходы к решению экспертных задач // Материалы 3-й Всерос. науч.-практ. конф. «Криминалистические средства и методы в раскрытии и расследовании преступлений» (Москва, 15–17 марта 2006 г.). Том 1. М.: ЭКЦ МВД России, 2006. С. 138–140.
- investigations for the purposes of forensic problem solving' (Moscow, November, 1983) Moscow: VNIISE, 1983. P. 105–107. (In Russ.)*
19. Mailis N.P. *Heuristic approaches to forensic problem solving. Materials of the 3rd All-Russian scientific and practical conference 'Forensic means and methods in crime investigation and solution' (Moscow, March 15–17, 2006). Vol. 1. Moscow: EKTs MVD Rossii, 2006. P. 138–140. (In Russ.)*

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Жаворонков Владимир Алексеевич – старший преподаватель кафедры уголовного права, уголовного процесса и криминалистики Российского университета транспорта (МИИТ);
e-mail: telec121.57@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

Zhavoronkov Vladimir Alekseevich – Senior Lecturer at the Department of Criminal Law, Criminal Procedure and Forensics of the Russian University of Transport (MIIT); e-mail: telec121.57@mail.ru

*Статья поступила 09.12.2018
Received 09.12.2018*