

Концепция частной теории судебных транспортных экспертиз

Н.Н. Ильин

ФГКОУ ВО «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации», Москва 125080, Россия

Аннотация. Автор продолжает серию научных публикаций по проблемам судебных транспортных экспертиз. В статье приведена уточненная классификация, дано определение частной теории судебных транспортных экспертиз, раскрыто ее содержание и основные категории (предмет, объект, задачи) с учетом современного взгляда на рассматриваемый вопрос.

Ключевые слова: класс судебных экспертиз, классификация судебных транспортных экспертиз, судебные транспортные экспертизы, частная теория

Для цитирования: Ильин Н.Н. Концепция частной теории судебных транспортных экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы. 2023. Т. 18. № 1. С. 22–29.
<https://doi.org/10.30764/1819-2785-2023-1-22-29>

The Concept of the Subtheory of Forensic Transport Examination

Nikolai N. Ilyin

Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation, Moscow 125080, Russia

Abstract. The author continues the series of scientific publications on the issues of forensic transport examination. Present article provides a refined classification, defines the subtheory of the forensic transport examinations, explains its content and basic concepts (subject, object, tasks) considering the modern outlook on the matter.

Keywords: class of forensic examinations, classification of forensic transport examinations, forensic transport examinations, subtheory

For citation: Ilyin N.N. The Concept of the Subtheory of Forensic Transport Examination. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2023. Vol. 18. No.1. P. 22–29. (In Russ.).
<https://doi.org/10.30764/1819-2785-2023-1-22-29>

Введение

Председатель Следственного комитета Российской Федерации (далее – СК РФ) А.И. Бастрыкин отмечает, что теоретические, методические и организационные вопросы судебно-экспертной деятельности ввиду их актуальности должны рассматриваться в диссертациях по специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки¹. В связи с этим необходимо определить приоритетные направления дальнейшего развития су-

дебно-экспертной деятельности в системе СК РФ, а также проработать вопрос совершенствования тактики назначения судебных экспертиз².

Одним из приоритетных направлений автор считает развитие теории и практики судебных транспортных экспертиз. В настоящее время экспертизы такого рода обоснованно претендуют на самостоятельный класс, объединяющий все виды транспорта. Это объясняется несколькими причинами:

1) единым характером специальных знаний (с учетом отраслевой составляющей транспорта), рассматриваемым совместно

¹ Председатель Следственного комитета Российской Федерации А.И. Бастрыкин провел организационное заседание нового диссертационного совета. http://academy-skrf.ru/about_the_university/news/detail.php?ID=1957 (дата обращения: 14.02.2023).

² Там же.

с предметом, объектами и решаемыми задачами;

2) единой природой изучения объекта;

3) меньшей вероятностью транспортно-го происшествия, если для установления его обстоятельств существует единый (с учетом отраслевой (видовой) специфики транспорта) алгоритм сбора и фиксации исходных данных для назначения судебной транспортной экспертизы.

Собирание исходных данных при производстве следственных действий, являясь подготовительным этапом при назначении судебных транспортных экспертиз, происходит с обязательным привлечением специалиста в области транспорта. К проведению следственных действий необходимо привлекать специалиста из того учреждения, в которое будет назначена судебная транспортная экспертиза.

Производство судебных транспортных экспертиз способствует доказыванию виновности или невиновности в совершении преступлений, связанных с безопасностью движения и эксплуатацией транспорта. За рубежом опыт также подтверждает, что при расследовании, например дорожно-транспортных происшествий, необходимы специальные знания для проведения судебной экспертизы и реконструкции событий [1–3].

Основные положения

Предложенное ранее в ряде публикаций [4–6] название «класс транспортно-технических экспертиз» было пересмотрено. Учитывая современное понимание этого класса судебных экспертиз, корректнее использовать понятие «судебные транспортные экспертизы». Это связано с тем, что сама природа изучения объекта их познавательной деятельности представляется сложной, поскольку транспорт и процесс его функционирования неразрывны. Это многокомпонентная и комплексная категория, представляющая собой сложную технико-технологическую среду, как правило находящуюся в движении.

В данном случае судебные транспортные экспертизы необходимо рассматривать только в контексте предложенной в статье взаимосвязанной системы познания транспортного процесса и обстоятельств транспортного происшествия: «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении

движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства». Эксперт воспринимает следы как источник информации применительно не столько к трасологии, сколько к физико-математическим формулам и расчетам, определению свойств объектов (технических, эксплуатационных, технологических и др.), участвующих в транспортном процессе, нормативно-правовым и нормативным актам, необходимым для проведения исследования. Основными методами исследования при производстве судебных транспортных экспертиз являются общенаучные (логические, чувственно-рациональные, математические, методы информационно-компьютерных технологий, эвристические), требующие использования специальной терминологии, закрепленной в различных нормативно-правовых актах в сфере транспорта, применения формул и проведения расчетов, а также специальные методы технической диагностики.

Классификация судебных транспортных экспертиз

В основе научной классификации судебных транспортных экспертиз, с нашей точки зрения, – виды транспорта, среда, в которой они задействованы, нормативные акты и документы, на основании которых регулируется движение и эксплуатация транспортных средств и функционирование объектов транспортной инфраструктуры. Основной единицей классификации является род, который имеет виды и подвиды в зависимости от объектов исследования и решаемых задач.

Род 1. Экспертизы объектов автомобильного транспорта (автотранспортные экспертизы).

Род 2. Экспертизы объектов внутреннего водного (речного) и морского транспорта (воднотранспортные экспертизы).

Род 3. Экспертизы объектов воздушного транспорта (воздушно-транспортные экспертизы).

Род 4. Экспертизы объектов рельсового транспорта (железнодорожно-транспортные экспертизы).

А.Р. Шляхов разделил автотехническую экспертизу на виды и подвиды в зависимости от предмета, объектов и частных методик исследования [7, с. 43–45].

Ю.Б. Суворов считает, что в класс инженерно-судебных транспортных экспертиз вхо-

дят воздушно-транспортные, водно-транспортные, железнодорожно-транспортные и дорожно-транспортные экспертизы. К последней он относит пять видов: ситуалогическую (обстоятельств ДТП), технико-диагностическую, автодорожную, транспортно-трассологическую и инженерно-психофизиологическую [8, с. 31]. С этой классификацией в целом можно согласиться, так как она отражает сущность рассматриваемого класса судебных экспертиз и учитывает не только тип транспортного средства, но и путь сообщения, по которому оно движется. Однако это касается только автотехнической (дорожно-транспортной) экспертизы. Исключением является инженерно-психологическая экспертиза.

С.С. Шипшин отмечает [9, с. 222–225], что инженерно-психофизиологическая экспертиза относится к другому классу судебных экспертиз. По нашему мнению, это вполне справедливо, поскольку эксперт-автотехник не обладает специальными знаниями по установлению социально-психологических характеристик водителя, влияющих на качество выполнения профессиональных функций³.

Ввиду сложности природы рассматриваемого класса судебных экспертиз видовое деление каждого их рода осуществляется по объектам и решаемым задачам. Виды судебных транспортных экспертиз имеют также множество подвидов.

1. Видовое деление судебных транспортных экспертиз по объекту:

а) для судебных автотранспортных экспертиз:

Вид 1. Экспертиза автотранспортных средств.

Подвиды: экспертиза автомобилей; экспертиза транспортных средств уличного (городского) наземного безрельсового электрического транспорта; экспертиза самоходных машин; экспертиза мототранспортных средств; экспертиза средств индивидуальной мобильности.

Вид 2. Экспертиза автомобильных дорог.

Вид 3. Экспертиза технических средств регулирования движения автотранспортных средств;

б) для судебных воднотранспортных экспертиз:

Вид 1. Экспертизы судов:

Подвиды: экспертиза судов внутреннего водного транспорта; экспертиза судов морского транспорта.

Вид 2. Экспертизы путей сообщения внутреннего водного и морского транспорта.

Подвиды: экспертиза внутренних водных путей; экспертиза морских путей.

Вид 3. Экспертизы технических средств регулирования движения судов.

Подвиды: экспертиза технических средств регулирования движения судов внутреннего водного транспорта; экспертиза технических средств регулирования движения судов морского транспорта;

в) для судебных воздушно-транспортных экспертиз:

Вид 1. Экспертизы воздушных судов.

Подвиды: экспертиза пилотируемых воздушных судов; экспертиза беспилотных воздушных судов.

Вид 2. Экспертизы путей сообщения воздушного транспорта.

Подвиды: экспертиза взлетно-посадочных полос; экспертиза воздушных коридоров.

Вид 3. Экспертизы технических средств регулирования движения воздушных судов;

г) для судебных железнодорожно-транспортных экспертиз:

Вид 1. Экспертизы подвижного состава:

Подвиды: экспертиза железнодорожного подвижного состава; экспертиза подвижного состава уличного (городского) наземного электрического транспорта; экспертиза подвижного состава внеуличного транспорта.

Вид 2. Экспертизы путей сообщения.

Подвиды: экспертиза железнодорожных путей общего и необщего пользования; экспертиза трамвайных путей; экспертиза путей внеуличного транспорта.

Вид 3. Экспертизы технических средств регулирования движения подвижного состава.

Подвиды: экспертиза технических средств регулирования движения железнодорожного подвижного состава; экспертиза технических средств регулирования движения подвижного состава уличного (городского) наземного электрического транспорта; экспертиза технических средств регулирования движения подвижного состава внеуличного транспорта.

2. Видовое деление судебных транспортных экспертиз по решаемым задачам:

Вид 1. Экспертизы технического состояния транспортных средств, путей сообще-

³ Автотехническая экспертиза. <http://www.sudexpert.ru/possib/auto.php> (дата обращения: 02.02.2023).

ния и средств регулирования движения (транспортно-технические экспертизы).

Подвиды:

- 1.1. Автотехническая экспертиза.
- 1.2. Водно-техническая экспертиза.
- 1.3. Воздушно-техническая экспертиза.
- 1.4. Железнодорожно-техническая экспертиза.

В рамках производства транспортно-технических экспертиз исследуются техническое состояние транспортных средств, путей сообщений и средств регулирования движения; причины и время возникновения дефектов, их влияние на осуществление возможности движения транспортных средств в текущем состоянии по конкретным путям сообщения; наличие потребности в ремонте и его качество. Данные экспертизы помогут ответить на вопросы об установлении причинной связи между технической неисправностью транспортного средства, пути сообщения, средствами регулирования движения и транспортным происшествием.

Вид 2. Экспертизы по исследованию и оценке действий лица, управляющего транспортным средством (транспортно-эксплуатационные экспертизы). Такие экспертизы направлены для решения вопросов, связанных с правилами движения и эксплуатации (управления) транспортного средства; определением соответствия действий конкретных лиц, задействованных в управлении транспортным средством, требованиям нормативных актов с технической точки зрения, а также иных связанных с этим обстоятельств.

Подвиды:

- 2.1. Водительская экспертиза (экспертиза управления автотранспортным средством).
- 2.2. Судоводительская экспертиза (экспертиза управления судном внутреннего водного и морского транспорта).
- 2.3. Летная экспертиза (экспертиза управления воздушным судном).
- 2.4. Железнодорожно-эксплуатационная (экспертиза управления подвижным составом рельсового транспорта).

Вид 3. Экспертизы условий воздействия окружающей (внешней) среды (экспертизы среды или транспортно-метеорологические экспертизы). В рамках таких экспертиз исследуется воздействие природных явлений на движение транспортного средства и возникновение транспортного происшествия.

Подвиды:

- 3.1. Экспертиза влияния среды на движение автотранспортных средств.
- 3.2. Экспертиза влияния среды на движение судов внутреннего водного и морского транспорта.
- 3.3. Экспертиза влияния среды на движение воздушных судов.
- 3.4. Экспертиза влияния среды на движение подвижного состава.

Вид 4. Экспертизы по исследованию ошибок проектирования и нарушения технического задания по изготовлению транспортного средства, пути сообщения и средств регулирования движения (транспортно-инженерные экспертизы).

Подвиды:

- 4.1. Автоинженерная экспертиза.
- 4.2. Водноинженерная экспертиза.
- 4.3. Воздушно-инженерная экспертиза.
- 4.4. Железнодорожно-инженерная экспертиза.

Предмет, объект и задачи теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии

На основании проведенного исследования нами установлен комплекс общих теоретических положений частной теории судебных транспортных экспертиз.

Предмет частной теории судебных транспортных экспертиз составляют закономерности формирования и развития судебных транспортных экспертиз, закономерности исследования объектов рассматриваемого класса на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения и связанных с его видами техническими науками, охватывающими систему «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства» (факультативными элементами могут быть «пешеходы» и «пассажиры»).

Объект частной теории судебных транспортных экспертиз – это совокупность явлений и процессов транспортного происшествия, где задействованы транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры, характеризующиеся общими свойствами.

Общая задача частной теории судебных транспортных экспертиз – разработка научных основ, связанных с понятием и классификацией судебных транспортных экспертиз, их предметов, объектов, задач и общих подходов по исследованию транспортных средств и транспортной инфраструктуры, а также обстоятельств происшествий, в которых они задействованы.

Частные (специальные) задачи частной теории судебных транспортных экспертиз:

- изучение закономерностей формирования, развития каждого рода судебных транспортных экспертиз, расширения их возможностей; унификация понятийного аппарата (употребление единых терминов, специальных аббревиатур и сокращений и т. д.);

- формирование новых видов (подвидов) судебных транспортных экспертиз при появлении новых объектов либо усовершенствовании экспертных методов и методик (для автотранспортной экспертизы);

- развитие комплексного подхода применения специальных знаний при производстве судебных транспортных экспертиз;

- разработка технологического, методического и программного обеспечения для судебных транспортных экспертиз;

- мониторинг практики производства судебных транспортных экспертиз и разработка методов и методик оценки заключения эксперта, способствующих их полноценному использованию в процессе доказывания по уголовному делу;

- разработка программ подготовки и повышения квалификации экспертов судебных транспортных экспертиз.

Применительно к классу судебных транспортных экспертиз, исходя из предмета, объектов и целей исследования, на основе изученной экспертной практики и научных трудов А.Р. Шляхова [10], Ю.Б. Суворова [8], И.И. Чавы [11], Т.В. Толстухиной⁴, А.Ю. Бутырина⁵ [12], А.Н. Саакяна [13] следует выделить следующие группы экспертных задач для судебных транспортных экспертиз:

- а) диагностические (ситуационные) задачи по установлению причины, механизма и обстоятельств транспортного происшествия;

- б) диагностические задачи технического состояния транспортных средств;

- в) диагностические задачи определения траектории и характеристик движения транспортных средств;

- г) диагностические задачи технического состояния транспортных путей сообщения;

- д) диагностические задачи технического состояния средств регулирования движения транспортного средства;

- е) диагностические задачи по установлению характера действий лица, управляющего транспортным средством (нормативно-технические);

- ж) диагностические (реконструкционные) задачи по установлению обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства;

- з) диагностические задачи условий среды;

- и) диагностические (прогностические) задачи по установлению прогноза (предсказания) о развитии и исходе конкретных событий, явлений на основе имеющихся данных;

- к) диагностические (классификационные) задачи по определению типа транспортного средства или конкретного участка пути сообщения.

Вопросы организационного обеспечения судебных транспортных экспертиз

Организационное обеспечение судебных транспортных экспертиз, как элемент частной теории, заключается в научной разработке рекомендаций, направленных на создание условий, необходимых для производства экспертных исследований. В структуру обеспечения входят:

- учреждения и частные эксперты по производству судебных транспортных экспертиз;

- профессиональная деятельность и подготовка судебных экспертов (повышение квалификации);

- организация производства комплексных судебных транспортных экспертиз;

- организационные основы участия экспертов и специалистов в подготовке материалов при назначении судебных транспортных экспертиз (собирающие и фиксация исходных данных).

⁴ Толстухина Т.В. Современные тенденции развития судебной экспертизы на основе информационных технологий: дис. ... докт. юрид. наук. Москва, 1999. 320 с.

⁵ Буторин А.Ю. Строительно-техническая экспертиза в судопроизводстве России: дис. ... докт. юрид. наук. Москва, 2005. 459 с.

Особенности подготовки и повышения квалификации экспертов судебных транспортных экспертиз заключаются в том, что:

- для производства судебных автотранспортных экспертиз подготовка экспертов осуществляется в рамках реализации основных профессиональных образовательных программ высшего образования (уровень специалитета) по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» в высших учебных заведениях или дополнительного профессионального образования (ДПО) на базе специализированных высших учебных заведений или государственных судебно-экспертных учреждений;

- для производства судебных водно-транспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз подготовка экспертов осуществляется в рамках дополнительного профессионального образования посредством реализации дополнительных профессиональных программ (программ повышения квалификации или переподготовки).

Для обеспечения содействия в расследовании преступлений либо транспортных происшествий нами обоснована необходимость создания специализированных экспертных отделов по производству судебных транспортных экспертиз на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов.

Особенности экспертного исследования при производстве судебных транспортных экспертиз

Процесс экспертного исследования при производстве судебных транспортных экспертиз состоит из последовательно сменяющих друг друга стадий, имеющих свои особенности.

Так, при производстве раздельного исследования, обеспечивая связь между исходными данными, содержащимися в материалах уголовного дела, и исследуемыми объектами, изучается каждый отдельный элемент системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

В ходе сравнительного исследования сопоставляются сведения, содержащиеся в документах о транспортном происше-

ствии, и повреждения, зафиксированные при осмотре различных объектов; диагностические признаки объекта судебной транспортной экспертизы с признаками, описанными в специальной литературе; анализируемые обстоятельства события транспортного происшествия, изложенные в материалах уголовного дела; действия лиц (с технической точки зрения), зафиксированные в протоколах следственных действий, с действиями, описанными в нормативных актах, содержащих информацию о должностных обязанностях лиц, управляющих транспортными средствами либо ответственными за их ремонт и обслуживание.

Экспертный эксперимент при производстве судебной транспортной экспертизы является одним из способов проверки возможности возникновения следов транспортного происшествия и моделирования некоторых элементов его события.

Синтезирующая стадия судебной транспортной экспертизы состоит из трех основных этапов: непосредственной оценки выявленных диагностических признаков, формулирования выводов и оформления результатов исследования.

Заключение

Исследование показало, что теоретические, методические и организационные проблемы судебных транспортных экспертиз до сих пор не становились в полной мере предметом исследования ученых. Должное внимание уделялось только судебным автотранспортным экспертизам.

Начиная с 1938 года, когда И.Н. Якимов в коллективном пособии отметил криминалистическую важность встречающихся на практике следов транспортных средств от колесных шин [14, с. 197], традиция изучения только таких следов в рамках транспортной трасологии сохраняется. При изучении литературы нами сделан вывод о том, что все авторы, раскрывая содержание транспортной трасологии, ограничиваются рассмотрением следов, происходящих лишь от автотранспортных средств.

В этой связи представляется, что транспортные следы необходимо рассматривать в контексте системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природ-

но-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

Кроме того, нами предлагается новый раздел криминалистической техники – *криминалистическое исследование транспорта*, включающий:

- научные основы криминалистического учения о транспорте (в широком смысле, а не только применительно к транспортному средству);
- механизм транспортного происшествия (преступления);
- систему транспортных следов и их признаков, используемых в целях установления обстоятельств транспортного происшествия (преступления);
- закономерности отображения информации о событии транспортного происшествия (преступления) и его участниках;
- использование специальных знаний в области транспорта для обнаружения, фикс-

сации, изъятия транспортных следов, а также возможности экспертного исследования в целях установления обстоятельств транспортного происшествия (преступления).

В настоящее время существует противоречие теории и практики. С одной стороны, неразработанная концепция частной теории судебных транспортных экспертиз не позволяет устранить теоретические проблемы и противоречия, с другой – отсутствие единого подхода в организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз приводит к негативным последствиям в следственной и экспертной практике.

В связи с этим предложен новый, научно обоснованный подход к решению вышеназванных проблем. Он будет эффективен при борьбе с преступностью и будет способствовать заполнению существующих пробелов в теории и практике судебных транспортных экспертиз.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Evtiukov S., Golov E., Ginzburg G. Finite Element Method for Reconstruction of Road Traffic Accidents // *Transportation Research Procedia*. 2018. Vol. 36. P. 157–165. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.12.058>
2. Milliet Q., Delémont O., Sapin E., Margot P. A Methodology to Event Reconstruction from Trace Images // *Science & Justice*. 2015. Vol. 55. No. 2. P. 107–117. <https://doi.org/10.1016/j.scijus.2015.02.001>
3. Nagaraju M., Bhavani B., Rohith K. Investigation of Road Traffic Fatal Accidents Using Data Mining Techniques // *International Journal of Recent Trends in Engineering and Research*. 2018. P. 216–222. <https://doi.org/10.23883/ijrter.conf.20171201.043.irilp>
4. Ильин Н.Н. Компетенция эксперта при производстве транспортно-технических судебных экспертиз // *Эксперт-криминалист*. 2018. № 4. С. 16–18.
5. Ильин Н.Н. Понятие комплексных транспортно-технических судебных экспертиз // *Эксперт-криминалист*. 2019. № 3. С. 10–12.
6. Ильин Н.Н. Проблемы классификации судебных экспертиз // *Эксперт-криминалист*. 2020. № 3. С. 6–8.
7. Шляхов А.Р. Классификация судебной экспертизы // *Общее учение о методах судебной экспертизы. Сборник научных трудов*. М.: ВНИИСЭ, 1977. № 28. С. 43–45.
8. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Судебно-экспертная оценка действий водителей и других лиц, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, на участках ДТП. Учебное пособие для вузов. М.: Экзамен; Право и закон, 2004. 208 с.

REFERENCES

1. Evtiukov S., Golov E., Ginzburg G. Finite Element Method for Reconstruction of Road Traffic Accidents. *Transportation Research Procedia*. 2018. Vol. 36. P. 157–165. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.12.058>
2. Milliet Q., Delémont O., Sapin E., Margot P. A Methodology to Event Reconstruction from Trace Images. *Science & Justice*. 2015. Vol. 55. No. 2. P. 107–117. <https://doi.org/10.1016/j.scijus.2015.02.001>
3. Nagaraju M., Bhavani B., Rohith K. Investigation of Road Traffic Fatal Accidents Using Data Mining Techniques. *International Journal of Recent Trends in Engineering and Research*. 2018. P. 216–222. <https://doi.org/10.23883/ijrter.conf.20171201.043.irilp>
4. Ilyin N.N. The Competence of an Expert in Carrying out of Transport and Technical Judicial Examinations. *Forensics Analyst*. 2018. No. 4. P. 16–18. (In Russ.).
5. Ilyin N.N. The Concept of Complex Transport and Technological Forensic Examinations. *Forensics Analyst*. 2019. No. 3. P. 10–12. (In Russ.).
6. Ilyin N.N. Problems of Forensic Examination Classification. *Forensics Analyst*. 2020. No. 3. P. 6–8. (In Russ.).
7. Shlyakhov A.R. Classification of Forensic Examination. *General Doctrine on the Methods of Forensic Examination. Collection of Scientific Works*. Moscow: VNIIE, 1977. No. 28. P. 43–45. (In Russ.).
8. Suvorov Yu.B. Forensic Road and Transport Examination. *Forensic Assessment of Drivers' Actions and of Actions of Other Persons Responsible for Ensuring Road Safety at Road Accident Sites: Textbook for Universities*. Moscow: Ekza-men, Pravo i zakon, 2004. 208 p. (In Russ.)

9. Шипшин С.С. Новый взгляд на систему судебно-психологической экспертизы // Актуальные проблемы теории и практики судебной экспертизы. Доклады и сообщения на международной конференции «Восток-Запад: партнерство в судебной экспертизе» (Нижний Новгород, 6–10 сентября 2004 г.). М.: РФЦСЭ при Минюсте России, 2004. С. 222–225.
10. Шляхов А.Р. Судебная экспертиза: организация и проведение. М.: Юрид. лит., 1979. 168 с.
11. Чавва И.И. Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. Учебно-методическое пособие. М.: Библиотека эксперта, 2007. 98 с.
12. Бутырин А.Ю. Теория и практика судебной строительно-технической экспертизы. М.: Издательский Дом «Городец», 2006. 224 с.
13. Саакян А.Н. О разновидностях судебной автотехнической экспертизы // Проблемы совершенствования автотехнической экспертизы. Сборник научных трудов. М.: ВНИИСЭ, 1976. № 19. С. 5–13.
14. Бобров Н.А., Винберг А.И., Голунский С.А., Громов В.И. и др. Криминалистика. Техника и тактика расследования преступлений / Под ред. А.Я. Вышинского. М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1938. 538 с.
9. Shipshin S.S. A New Perspective on the System of Forensic Psychological Examination. *Actual Problems of the Theory and Practice of Forensic Examination. Reports and Messages at the International Conference "East-West: Partnership in Forensic Expertise"* (Nizhny Novgorod, September 6–10, 2004). Moscow: RFCFS, 2004. P. 222–225. (In Russ.).
10. Shlyakhov A.R. *Forensic Examination: Organization and Conduct*. Moscow: Yurid. lit., 1979. 168 p. (In Russ.).
11. Chava I.I. *Forensic Transport Examination. Investigation of the Circumstances of a Traffic Accident. Educational and Methodological Guide*. Moscow: Expert Library, 2007. 98 p. (In Russ.).
12. Butyrin A.Yu. *Theory and Practice of Forensic Construction Expertise*. Moscow: Gorodets, 2006. 224 p. (In Russ.).
13. Saakyan A.N. On the Types of Forensic Transport Examination. *Problems of the Development of Transport Expertise. Collection of Scientific Works*. Moscow: VNIISE. 1976. No. 19. P. 5–13. (In Russ.).
14. Bobrov N.A., Vinberg A.I., Golunskii S.A., Gromov V.I., et. al. *Criminalistics. Crime Investigation Technique and Tactics* / A.Ya. Vyshinsky (ed.). Moscow: Yurid. izd-vo NKYu SSSR, 1938. 538 p. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Ильин Николай Николаевич – к. юр. н., доцент, заведующий научно-исследовательским отделом факультета подготовки научно-педагогических кадров и организации научно-исследовательской работы Московской академии Следственного комитета; e-mail: nick703@yandex.ru

ABOUT THE AUTHOR

Ilyin Nikolai Nikolaevich – Candidate of Law, Associate Professor, Head of the research department of the faculty for the training of scientific and pedagogical personnel and the organization of research work of the Moscow Academy of the Investigative Committee; e-mail: nick703@yandex.ru

Статья поступила: 15.12.2022

После доработки: 10.02.2023

Принята к печати: 10.03.2023

Received: December 15, 2022

Revised: February 10, 2023

Accepted: March 10, 2023