

Задачи судебных транспортно-технических экспертиз

Н.Н. Ильин

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

Аннотация. В криминалистической и экспертной литературе до сих пор не разработаны теоретические положения, касающиеся предмета транспортно-технических судебных экспертиз, их объектов и задач, методик проведения исследований. На основе изученной следственной и экспертной практики, специальной литературы, обобщения мнений ученых предложена классификация диагностических задач судебных транспортно-технических экспертиз по установлению: технического состояния транспортных средств; траектории и характеристик движения транспортных средств; состояния транспортных путей сообщения; причины, механизма и обстоятельств транспортного происшествия; обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства, с целью определения возможности предотвращения происшествия. Особое внимание уделено ситуационным задачам.

Ключевые слова: *судебная экспертиза, судебные транспортно-технические экспертизы, задачи судебной экспертизы, ситуационные задачи*

Для цитирования: Ильин Н.Н. Задачи судебных транспортно-технических экспертиз. 2019. Том 14. № 2. С. 35–42. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2019-14-2-35-42>

The Tasks of Forensic Vehicle Inspections

Nikolai N. Il'in

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

Abstract. Theoretical provisions concerning the subject of forensic vehicle inspections, their objects and tasks, investigatory techniques are still not developed in forensic and expert literature. Based on a review of investigative and expert practice, professional literature, synthesis of scientific opinions a classification is offered for diagnostic tasks of forensic vehicle inspections to establish: technical condition of vehicles; trajectory and characteristics of their movement; conditions of transport communication lines; reasons, mechanism and circumstances of a road traffic accident; the circumstances preceding a road traffic accident as well as related to assessment of actions of the workers responsible for service and repair of a vehicle to ascertain a possibility to prevent an accident. Situational tasks are given special consideration.

Keywords: *forensic expertise, forensic vehicle inspections, tasks of forensic expertise, situational tasks*

For citation: Il'in N.N. The Tasks of Forensic Vehicle Inspections. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2019. Vol. 14. No. 2. P. 35–42. (In Russ.). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2019-14-2-35-42>

Введение

Современная классификация судебных экспертиз определяется объектами, задачами, областями специальных знаний и методами экспертных исследований. Задачи же, решаемые судебными экспертами, определяются предметом соответствующей су-

дебной экспертизы, возможностями исследования объекта и тесным образом связаны с методикой проведения исследования. О.А. Крестовников справедливо отмечает, что правильное понимание любой задачи непременно связано с определенной степенью обобщения конкретных вариантов ее прояв-

лений, с достаточно общей ее характеристикой, только имея представление о которой и можно охватить все многообразие частных форм [1]. Однако сводить все лишь к практической составляющей было бы не совсем правильно, поскольку решение какого-либо вопроса требует также теоретической разработки. Задачи рассматриваемого класса судебных транспортно-технических экспертиз можно подразделить на две основные группы: 1) задачи раздела научного знания (частной теории) и 2) задачи экспертных исследований.

Общей задачей частной теории судебных транспортно-технических экспертиз является разработка научных основ, связанных с понятием и классификацией, определением предмета, объекта, частных (специальных) задач и общих подходов исследования транспортных средств (ТС), обстоятельств происшествий, в которых они были задействованы.

К частным (или специальным) задачам теории данного класса судебных экспертиз следует отнести:

- изучение закономерностей формирования и развития авиационно-технических, водно-технических и железнодорожно-технических судебных экспертиз, а также расширение их возможностей;

- создание новых видов (подвидов) экспертиз в рамках авиационно-технических, водно-технических и железнодорожно-технических судебных экспертиз в связи с появлением новых объектов либо усовершенствованием существующих в экспертной практике методов и методик (автотехническая экспертиза);

- разработку и совершенствование комплексного подхода при производстве автотехнических, авиационно-технических, водно-технических и железнодорожно-технических судебных экспертиз;

- систематическое пополнение научных основ и совершенствование в целом частной теории судебных транспортно-технических экспертиз;

- разработку программного обеспечения производства авиационно-технических, водно-технических и железнодорожно-технических судебных экспертиз;

- изучение практики производства судебных транспортно-технических экспертиз и разработку методов и методик оценки заключения эксперта, способствующих полноценному использованию заключения в процессе доказывания по делу;

- разработку программ подготовки экспертов, специализирующихся в области производства авиационно-технических, водно-технических и железнодорожно-технических судебных экспертиз.

Задачи судебных транспортно-технических экспертиз, связанные непосредственно с процессом исследования, заключаются в выявлении и изучении свойств и признаков объектов, которые в результате практико-познавательной деятельности эксперта позволяют устанавливать некоторые факты и события, ранее существовавшие в действительности.

Анализ научной литературы в области судебной экспертологии и практики расследования преступлений, совершенных с участием объектов транспорта, показывает, что в настоящее время отсутствует единая классификация задач как в целом для судебной экспертизы, так и применительно к транспортно-техническим экспертизам. Ввиду не до конца изученного вопроса о транспортно-технических судебных экспертизах, в статье предпринята попытка разработки классификации ее экспертных задач, что, как представляется, будет полезно для теории и практики судебной экспертизы.

Материалы и методы

Исследование основано на изучении 47 уголовных дел и 56 приговоров по преступлениям, предусмотренным статьями 238, 263, 264, 266–268 УК РФ, 107 экспертных заключений (из них по авиационно-технической экспертизе – 21, автотехнической – 38, водно-технической – 25, железнодорожно-технической экспертизе – 23), анкетирования 65 следователей Следственного комитета Российской Федерации следственных органов на транспорте.

Результаты и обсуждение

В настоящее время нет единого подхода к классификации экспертных задач [2]. Например, А.И. Винберг и Н.Т. Малаховская предлагали подразделять экспертные задачи на идентификационные, диагностические, ситуационные и классификационные [3]. В.А. Пучков добавил к этим задачам реставрационные [4]. А.Ю. Бутырин и Е.А. Мелешко, помимо диагностических, классификационных и ситуационных задач применительно к судебным строительно-техническим экспертизам, выделили еще и стоимостные, нормативистские, казуальные

и преобразовательные задачи [5]. По формам связей объектов экспертизы Ю.Г. Корухов предложил деление экспертных задач на классификационные, диагностические и идентификационные, исключив блок ситуационных задач [6]. По его мнению, в рамках классификационных задач устанавливается принадлежность объектов к определенному классу; в рамках диагностических задач распознается состояние объекта, познается событие, явление, процесс; идентификационные же задачи направлены на установление тождества конкретного объекта самому себе на основе выявленных признаков.

По нашему мнению, в данном случае не стоит так категорично говорить о невозможности включать в классификацию задач судебных экспертиз ситуационные задачи. Во-первых, сначала стоит обратиться к значению слова «ситуация». Так, в толковом словаре С.И. Ожегова и Н.Ю. Шведовой под ситуацией понимается «...совокупность обстоятельств, положение, обстановка»¹. Понятие «диагностика» означает «...распознавание... определение признаков... знание примет...»². Очевидно, что термин «диагностика» не охватывает смысла слова «ситуация». А это значит, что в рамках диагностических задач не могут решаться вопросы, связанные с реконструкцией событий.

Во-вторых, идея о необходимости формирования в криминалистике ситуалогии была предложена еще Г.Л. Грановским [7] и развита Т.С. Волчецкой³. Другие известные ученые в области судебной экспертизы, такие как Е.Р. Россинская, Е.И. Галяшина и А.М. Зинин, выделяют ситуационные задачи и отмечают, что они могут быть как диагностическими, связанными с анализом ситуации в целом (когда в качестве объекта исследования выступает система событий), так и входить в отдельную группу [8, с. 87–88]. Н.П. Майлис предложила различать идентификационные, диагностические, классификационные, ситуационные и интеграционные задачи [9, с. 39].

В-третьих, ситуационные задачи уже и нормативно закреплены. Так, в Приказе Министерства здравоохранения и социаль-

ного развития Российской Федерации от 12 мая 2010 года № 346н «Об утверждении Порядка организации и производства судебных-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации» указано, что «медико-криминалистическую экспертизу вещественных доказательств и объектов производят с целью решения диагностических, идентификационных и ситуационных экспертных задач» (п. 85.1). В п. 85.7 этого же Приказа приводится перечень объектов судебно-медицинских исследований по реконструкции событий (ситуационных исследований).

В связи с этим возникает вопрос: почему тогда в отдельную группу выделяются классификационные задачи, которые, как справедливо отмечено авторами учебника по судебной экспертологии, по своей гносеологической сущности являются диагностическими? [8, с. 85]. Кроме того, Н.П. Майлис обращает внимание на то, что классификационные задачи могут решаться как в ходе идентификационных исследований, так и диагностических [9, с. 57].

Исходя из вышесказанного, ситуационные задачи могут быть выделены в отдельную группу.

Для нас наибольший интерес представляет классификация, предложенная Е.Р. Россинской, Е.И. Галяшиной и А.М. Зининым, по мнению которых основные задачи, разрешаемые при производстве судебных экспертиз, следует классифицировать следующим образом [8, с. 85–88]:

– идентификационные, в рамках которых устанавливается: 1) индивидуально-конкретное тождество, 2) групповая принадлежность, 3) единый источник происхождения;

– диагностические, которые могут быть: 1) в зависимости от степени сложности: простыми (исследование свойств и состояния объектов) и сложными (исследование механизмов, событий, процессов и действий по результатам); 2) в зависимости от анализа причины и следствия: прямыми (от причины к следствию) и обратными (от следствия к причине); 3) классификационными, являющимися частным случаем диагностической задачи; 4) ситуационными (ситуалогическими), связанными с анализом ситуации в целом, когда в качестве объекта исследования выступает система событий.

¹ Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений. 4-е изд., доп. М.: А ТЕМП, 2006. 944 с.

² Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. В 4-х томах. Т. 1. СПб.: Издание М.О. Вольфа, 1882. 712 с.

³ Волчецкая Т.С. Ситуационное моделирование в расследовании преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1991. 395 с.

Представляется, что приведенная классификация экспертных задач в зависимости от основных целей экспертного исследования отражает сущность рассматриваемого класса судебных транспортно-технических экспертиз. Исключение составляют лишь ситуационные задачи, которые следует выделять в отдельную группу (см. выше). К слову сказать, данной точки зрения придерживаются и специалисты по отдельным родам транспортно-технических экспертиз, в частности автотехнических. Так, И.И. Чава пишет, что «все задачи, решаемые судебной экспертизой исследования обстоятельств ДТП, относятся к категории ситуационных и решаются математическим методом либо методом сопоставления фактических действий участника ДТП с действиями, предусмотренными нормативными актами и правилами» [10, с. 11]. Похожую точку зрения высказывает и Ю.Б. Суворов, даже выделивший в качестве самостоятельного вида дорожно-транспортной экспертизы ситуационную экспертизу (исследование обстоятельств ДТП) [11, с. 32]. М.В. Беляев предлагает диагностические исследования следов столкновения ТС на месте дорожно-транспортного происшествия относить к трасологическим и автотехническим, причем, по его мнению, в трасологии будут изучаться не только следы частей ТС, но и сами части узлов и механизмов, отделившихся при ДТП [12, с. 27]. В данном случае следует частично согласиться с указанным мнением. С одной стороны, в рамках трасологии действительно исследуются следы ТС, и эксперт-трасолог является вполне компетентным специалистом по установлению механизма ДТП. С другой стороны, следователь при установлении обстоятельств ДТП, как правило, именно перед экспертом-автотехником ставит вопросы, связанные с техническим состоянием транспортных средств, определением траектории и характеристик их движения и др. Наряду с этим перед ним ставится вопрос и о механизме слеодообразования, поэтому специально назначать трасологическую экспертизу в данном случае не стоит.

Таким образом, применительно к классу судебных транспортно-технических экспертиз, исходя из предмета, объектов и целей исследования, на основе изученной экспертной практики стоит выделить следующие группы экспертных задач.

1. *Диагностические задачи технического состояния транспортных средств*, направленные на установление:

- дефектов конструкции транспортного средства (правильно ли произведен монтаж, сборка узлов и деталей ТС);
- непосредственного технического состояния транспортного средства, его отдельных узлов, механизмов, систем и агрегатов, включая достаточное для движения обеспечение топливом, смазочными материалами, картами, метеорологическими данными и др., соответствие характеристик ТС требованиям, предусмотренным технической документацией;
- пригодности транспортного средства по своей конструкции к движению;
- внесения изменений в конструкцию транспортного средства;
- неисправностей транспортного средства, причин и времени их возникновения (до, во время и после транспортного происшествия);
- влияния неисправностей транспортного средства на возникновение и развитие транспортного происшествия, а также возможности их своевременного обнаружения лицом, управляющим ТС;
- влияния ремонта транспортного средства на возникновение и развитие его технической неисправности;
- причинной связи между обнаруженной технической неисправностью и (или) дополнительными обстоятельствами (недостаточный запас топлива, заправка ТС недоброкачественным топливом, перегрузка ТС и т. д.) и наступившими последствиями технического характера;
- технической возможности предотвращения транспортного происшествия, возникшего вследствие технической неисправности транспортного средства;
- качества технического осмотра, обслуживания и ремонта.

2. *Диагностические задачи определения траектории и характеристик движения транспортных средств*, направленные на установление:

- механизма взаимодействия транспортного средства с различными объектами в момент наступления технических последствий;
- механизма наступления технических последствий;
- части транспортного средства, которой нанесены повреждения потерпевшим;

- места нахождения потерпевшего в момент столкновения;
- наличия, времени и причины повреждения отдельных узлов, механизмов, систем и агрегатов транспортного средства;
- факта возникновения неисправности деталей транспортного средства после происшествия (технических последствий);
- направления и угла падения транспортного средства (для воздушных судов) по выявленным следам на земле и окружающих предметах, а также характеру и расположению обломков.

3. *Диагностические задачи установления состояния транспортных путей сообщения*, направленные на установление:

- основных характеристик транспортного пути сообщения и их соответствии требованиям, предусмотренным технической документацией, для движения по ним конкретного ТС;
- технического состояния элементов транспортного пути сообщения;
- наличия, причины и времени образования дефектов;
- причинной связи между обнаруженными дефектами транспортного пути сообщения и наступившими последствиями технического характера.

4. *Диагностические (ситуационные) задачи определения причины, механизма и обстоятельств транспортного происшествия*, направленные на установление:

- непосредственной причины транспортного происшествия и иных обстоятельств (например, с какой высоты началось падение самолета, в воздухе или на земле происходило разрушение воздушного судна и т. д.);
- скорости движения и других параметров транспортного средства;
- тормозного и остановочного пути, а также остановочного времени транспортного средства (для наземных ТС);
- времени преодоления транспортным средством определенных участков пути;
- момента возникновения опасности для движения, требующего принятия экстренных мер по предотвращению транспортного происшествия;
- взаимного положения транспортного средства и препятствия в момент, когда лицо, управляющее ТС, еще имело техническую возможность предотвратить происшествие;
- характера действий лица, управляющего транспортным средством, и их значе-

ния для транспортного происшествия (нарушение заданной высоты для самолета, отклонение от курса морского судна и т. д.);

– конкретных действий лица, управляющего транспортным средством, начиная с момента возникновения опасности для движения, которые могли предотвратить транспортное происшествие;

– технической возможности у лица, управляющего транспортным средством, в определенный период времени предотвратить последствия технического характера путем снижения скорости или иными маневрами;

– причинной связи между действиями (бездействием) лица, управляющего транспортным средством, как и лица, ответственного за его ремонт, и последствиями технического характера (падение, столкновение, опрокидывание и т. п.) на основе использования технических данных и учета объективных закономерностей;

– причин и условий, связанных с организацией движения транспортного средства, способствующих совершению происшествия;

– влияния погодных условий на возникновение причины транспортного происшествия и его технических последствий, их влияние на человека, управляющего транспортным средством.

5. *Диагностические (реконструкционные) задачи по установлению обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию, по оценке действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства, с целью определения возможности предотвращения происшествия*. Кроме того, экспертом в рамках данной задачи может быть построена реконструированная схема транспортного происшествия.

Например, при производстве авиационно-технической экспертизы могут быть поставлены следующие вопросы.

– Соответствовала ли подготовка экипажа воздушного судна уровню, необходимому для полета на данном типе воздушного судна и выполнения конкретного полетного задания?

– Соответствовали ли метеоусловия тем, в которых должен был производиться данный полет, каким образом было организовано метеорологическое обеспечение полета, было ли оно достаточным – если нет, то какие требования были нарушены и кем именно из должностных лиц?

– Находилось ли воздушное судно в технически исправном состоянии непосредственно перед вылетом, в полете и при возникновении аварийной ситуации – если нет, то в чем это выражалось и как могло повлиять на возникновение аварийной ситуации?

– Выполнялся ли текущий и капитальный ремонт воздушного судна в соответствии с правилами?

Представляется, что понятие «реконструкционные задачи» в данном случае уточняют сущность, поскольку позволяют воссоздать обстоятельства, предшествовавшие транспортному происшествию. Если обратиться к разъяснению этого слова, то, например, в толковом словаре С.И. Ожегова и Н.Ю. Шведовой под реконструкцией понимается «...восстановление чего-нибудь по сохранившимся остаткам, описаниям». В нашем случае на основе собранной информации, содержащейся в документах, поставленную задачу можно решить.

Зарубежный опыт подтверждает, что при расследовании, например, дорожно-транспортных происшествий, необходимы специальные знания для проведения судебной экспертизы и реконструкции событий [13–15].

Изученная нами экспертная практика в области производства авиационно-технических и водно-технических судебных экспертиз свидетельствует, что при расследовании преступлений, предусмотренных ст. 263 УК РФ, следователями ставятся вопросы, относящиеся к *диагностическим (классификационным) задачам*, направленным на установление.

– Типа транспортного средства, т. е. к какому классу относится конкретное судно (маломерным, прогулочным, спортивным парусным – для водного транспорта; сверхлегким, безмоторным и т. п. – для воздушных судов), которое должно быть в установленном порядке зарегистрировано и пройти технический осмотр⁴. Так, при назначении

водно-технической экспертизы вопрос может быть сформулирован следующим образом: к какому типу относится аварийное судно? Т. е. для перевозки каких грузов оно предназначено и можно ли было, учитывая конструкцию судна и его техническое состояние, грузить в него тот груз, при погрузке или выгрузке которого произошла авария? Это необходимо для выявления дополнительных обстоятельств по делу, связанных с тактикой допроса лица, управляющего данным судном, направления материалов для привлечения его к административной ответственности в соответствии со ст. 11.8 КоАП России «Нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления».

– Конкретного участка пути сообщения (например, участка плавания, относящегося к определенному типу водного пространства), где произошло происшествие. Это необходимо для последующего установления соответствия действий капитана судна требованиям, применяемым при плавании в определенной акватории.

Краткие выводы

Таким образом, применительно к классу судебных транспортно-технических экспертиз, исходя из предмета, объектов и целей исследования, на основе изученной экспертной практики следует выделить следующие группы экспертных задач:

1) диагностические задачи по установлению технического состояния транспортных средств;

2) диагностические задачи определения траектории и характеристик движения транспортных средств;

3) диагностические задачи по установлению состояния транспортных путей сообщения;

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

5) диагностические (реконструкционные) задачи по установлению обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию, а также связанных с оценкой действий работников, ответственных за обслуживание и ремонт транспортного средства, с целью определения возможности предотвращения происшествия;

6) диагностические (классификационные) задачи по определению типа транс-

⁴ Правила государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, утвержденные приказом МЧС России от 24 июня 2016 года № 340; ст. 33 Воздушного кодекса Российской Федерации; Приказ Минтранса России от 5 декабря 2013 года № 457 (ред. от 07.12.2017) «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации».

портного средства или конкретного участка пути сообщения.

Представляется, что исчерпывающий перечень всех вопросов, которые решаются в рамках производства конкретного рода судебных транспортно-технических экспертиз, привести нельзя. Для каждого конкретного случая вопросы должны ставиться в зависимости от следственных версий и обстоятельств транспортного происшествия (с учетом осмотра места происшествия, допросов свидетелей и т. д.). Перечень вопросов необходимо согласовать с экспер-

том до назначения судебной экспертизы, а также с подразделениями криминалистики Следственного комитета Российской Федерации. Заметим лишь, что эксперт может ответить на множество вопросов, решение которых требует специальных знаний в соответствующей области, но он не вправе выходить за пределы своей компетенции. Фактически следователь или суд при постановке подобных вопросов переключают свои обязанности по установлению каких-либо юридических фактов и событий на эксперта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Крестовников О.А. Криминалистические задачи: сущность, анализ структурного состава, алгоритмизация процесса решения // Теория и практика судебной экспертизы. 2018. Том 13. № 1. С. 17–25. <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2018-13-1-17-25>
2. Бурвиков Н.В. К вопросу о классификации задач судебной экспертизы // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. Вып. 4. Ч. 2. С. 151–157.
3. Винберг А.И., Малаховская Н.Т. Судебная экспертология (Общетеоретические и методологические проблемы судебных экспертиз). Учебное пособие. Волгоград: ВСШ МВД СССР, 1978. 182 с.
4. Пучков В.А. О формировании и развитии судебного материаловедения / Рефераты научных сообщений на теоретическом семинаре – криминалистических чтениях (февраль 1979 г.). М.: ВНИИСЭ, 1979. Вып. 26. С. 9–16.
5. Бутырин А.Ю., Мелешко Е.А. Казуальные задачи в практике производства судебной строительно-технической экспертизы // Экономика и предпринимательство. 2017. № 4. Ч. 2. С. 945–948.
6. Корухов Ю.Г. Соотношение категорий экспертных задач: идентификационных, классификационных, диагностических. // Актуальные проблемы теории судебной экспертизы. М.: ВНИИСЭ, 1984. С. 92–112.
7. Грановский Г.Л. Криминалистическая ситуационная экспертиза места происшествия // Рефераты научных сообщений на теоретическом семинаре – криминалистических чтениях 21 апреля 1977 г. М.: ВНИИСЭ, 1977. Вып. 16. С. 3–16.
8. Россинская Е.Р., Галяшина Е.И., Зинин А.М. Теория судебной экспертизы (судебная экспертология). Учебник / Под ред. Е.Р. Россинской. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2017. 368 с.
9. Майлис Н.П. Введение в судебную экспертизу. Учебное пособие. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юнити-Дана, 2016. 159 с.
10. Чава И.И. Судебная автотехническая экспертиза. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия. Учеб-

REFERENCES

1. Krestovnikov O.A. Criminalistic Tasks: Content, Structural Analysis and Algorithmization of the Task Solving Process. *Theory and Practice of Forensic Science*. 2018. Vol. 13. No. 1. P. 17–25. (In Russ.). <https://doi.org/10.30764/1819-2785-2018-13-1-17-25>
2. Burvikov N.V. On the classification tasks of forensic examination. *Izvestiya Tula State University. Economic and legal sciences*. 2013. No. 3. Part 2. P. 151–157. (In Russ.)
3. Vinberg A.I., Malakhovskaya N.T. *Forensic expertology (General theoretical and methodological issues of forensic examinations)*. Textbook. Volgograd: MVD SSSR, 1978. 182 p. (In Russ.)
4. Puchkov V.A. On formation and development of forensic material engineering. *Thesis of scientific reports at a theoretical seminar of forensic readings. (February, 1979)*. Moscow: VIISE, 1979. Issue 26. P. 9–16. (In Russ.)
5. Butyrin A.U., Meleshko E.A. Causal problems in the practice of production of judicial building technical expertise. *Journal of Economy and entrepreneurship*. 2017. No. 4. Part 2. P. 945–948. (In Russ.)
6. Korukhov U.G. The relationship of expert tasks categories: identification, classification, diagnostic. *Current issues of the forensic science theory*. Moscow: VNIISE, 1984. P. 92–112. (In Russ.)
7. Granovskii G.L. Forensic situational examination of the scene. *Thesis of scientific reports at a theoretical seminar of forensic readings on April 21, 1977*. Moscow: VNIISE, 1977. Issue 16. P. 3–16. (In Russ.)
8. Rossinskaya E.R., Galyashina E.I., Zinin A.M. *Theory of forensic science (forensic expertology)*. E.R. Rossinskaya (ed.). 2nd ed. Moscow: Norma, 2017. 368 p. (In Russ.)
9. Mailis N.P. *Introduction to forensic science. Textbook*. 2nd ed. Moscow: Uniti-Dana, 2016. 159 p. (In Russ.)
10. Chava I.I. *Forensic vehicle examination. Investigation of a road traffic accident circumstances*.

- но-методическое пособие. М.: РФЦСЭ, 2007. 98 с.
11. 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.
 12. Беляев М.В. Некоторые вопросы организации и производства комплексных исследований по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 6. С. 24–28.
 13. 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>
 14. 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>
 15. 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>
- Teaching guide*. Moscow: RFCFS, 2007. 98 p. (In Russ.)
11. Suvorov U.B. *Forensic road and vehicle examination. Forensic expert assessment of drivers' and other responsible for traffic safety persons' actions on sites of road accidents: textbook for higher educational institutions*. Moscow: Ekzamen, Pravo i zakon, 2004. 208 p. (In Russ.)
 12. Belyaev M.V. Some questions of the organization and production of complex investigations in cases of road-traffic accidents. *Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation*. 2014. No. 6. P. 24–28. (In Russ.)
 13. 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>
 14. 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>
 15. 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*. P. 216–222. <https://doi.org/10.23883/ijrter.conf.20171201.043.irilp>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Ильин Николай Николаевич – к. ю. н., заведующий кафедрой судебно-экспертной и оперативно-разыскной деятельности Московской академии Следственного комитета Российской Федерации; e-mail: nick703@yandex.ru

ABOUT THE AUTHOR

Il'in Nikolai Nikolaevich – Candidate of Law, Head of the Department Forensic and Operational-Investigative Activities, Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation; e-mail: nick703@yandex.ru

Статья поступила: 23.01.2019
Received: 23.01.2019