

На правах рукописи



Ильин Николай Николаевич

**ТРАНСПОРТНЫЕ ЭКСПЕРТИЗЫ В УГОЛОВНОМ
СУДОПРОИЗВОДСТВЕ РОССИИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА**

Специальность 5.1.4. Уголовно-правовые науки

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
доктора юридических наук

Москва – 2023

Работа выполнена на кафедре судебно-экспертной и оперативно-розыскной деятельности факультета подготовки криминалистов федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации»

Научный консультант: Заслуженный деятель науки Российской Федерации, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор
Россинская Елена Рафаиловна

Официальные оппоненты: **Колотушкин Сергей Михайлович**
доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры судебных экспертиз и криминалистики федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия»

Усов Александр Иванович
доктор юридических наук, профессор, первый заместитель директора, курирующий научно-методическую и образовательную деятельность федерального бюджетного учреждения «Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации»

Чучаев Александр Иванович
доктор юридических наук, профессор, заведующий сектором уголовного права, уголовного процесса и криминологии, главный научный сотрудник федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт государства и права Российской академии наук»

Ведущая организация: **Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Байкальский государственный университет»**

Защита состоится «22» декабря 2023 года в 14:00 на заседании диссертационного совета 77.2.001.01, созданного на базе ФГКОУ ВО «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации», по адресу: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 12, аудитория 109.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте ФГКОУ ВО «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации» (<http://academy-skrf.ru/>).

Автореферат разослан «___» _____ 2023 года.

И.о. ученого секретаря диссертационного совета 77.2.001.01,

доктор юридических наук, доцент



Е. В. Иванова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования.

Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин довольно конкретно определил жизненный курс в нашей стране, направленный, в том числе, на укрепление обороноспособности государства и обеспечение безопасности во всех сферах жизнедеятельности общества. Вектор такого развития закреплен в Указе Президента Российской Федерации от 02 июля 2021 года № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», в котором отмечается, что достижение целей обеспечения государственной и общественной безопасности осуществляется путем реализации государственной политики, направленной на решение многих задач, среди которых является повышение безопасности дорожного движения (п. 18 ч. 47 Указа).

Несмотря на меры, предпринимаемые для предупреждения транспортных происшествий, они все же продолжают происходить. К сожалению, но в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) ежегодно гибнет большое количество людей¹: в 2018 году произошло 168099 ДТП (погибло 18214 человек), в 2019 году – 164358 ДТП (погибло 16981 человек, в 2020 году – 145073 ДТП (погибло 16152 человека), в 2021 году – 133331 ДТП (погибло 14874 человека), в 2022 году – 126705 ДТП, (погибло 14172 человека). По данной проблеме на одном из совещаний с руководством Правительства Российской Федерации предельно четко высказался Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин, отметив, что на дорогах погибает такое количество людей, которое вполне сопоставимо с гибелью людей при ведении военных действий.

Согласно информационно-аналитическому обзору, подготовленному Научным центром безопасности дорожного движения МВД России, за 2022 год произошло 941 ДТП с участием средств индивидуальной мобильности, в которых погибли 19 человек и 976 получили ранения.

Вопросы, связанные с обеспечением безопасности движения других видов транспортных средств, также требуют серьезного внимания, поскольку общественно опасные последствия аварий и инцидентов с участием воздушных судов, судов внутреннего водного и морского транспорта, а также подвижного состава железнодорожного транспорта носят катастрофический характер. Так, к огромному сожалению, 2021 год для России стал также рекордным, как и 2020 год по количеству авиакатастроф:

¹ Статистика дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 09.03.2023).

произошли 33 авиационных происшествия (на самом деле их было значительно больше – в данном случае имеются в виду происшествия с участием зарегистрированных воздушных судов). С начала специальной военной операции на Украине в России резко участились случаи падения военных самолетов, а также использования транспортных средств без человека в салоне (на борту), управляемых дистанционным путем.

Многочисленные жертвы, включая детей, а также разрушения, приводящие к крупному материальному ущербу и неблагоприятным экологическим последствиям, возникающие в результате транспортных происшествий, всегда вызывают значительный общественный резонанс при их наступлении. Свежими в памяти остаются трагические катастрофы, связанные с крушением теплохода «Булгария» 2011 года, железнодорожным происшествием в Московском метрополитене 2014 года, крушением самолета Ту-154 над г. Сочи 2016 года, пожаром на борту воздушного судна SSJ100 в Шереметьево 2019 года. Эти, а также другие транспортные происшествия никогда не остаются без внимания Председателя Следственного комитета Российской Федерации Александра Ивановича Бастрыкина. Их расследование он берет на личный контроль, требуя тщательного выяснения всех обстоятельств происшедшего, устранения причин и условий, которые способствовали возникновению масштабных аварий или совершению резонансных по иным мотивам преступлений.

Анализ статистических данных о количестве осужденных лиц за совершение преступлений, предусмотренных главой 27 УК России, в отношении которых вынесены обвинительные приговоры, показывает, что их число из года в год не уменьшается. Так, с 2012 года по 2022 год число осужденных увеличилось почти в 5 раз (с 14572 до 64101)².

При возникновении транспортного происшествия, связанного с нарушением правил движения и эксплуатации различных видов транспортных средств, когда по неосторожности причиняется крупный ущерб, тяжкий вред здоровью человека или наступает его смерть, решается вопрос о возбуждении уголовного дела. Наиболее часто транспортное средство является предметом преступлений, предусмотренных главой 27 УК России, а также предусмотренных ст. 238 УК России.

В силу объективных причин расследование вышеназванных преступлений невозможно представить в отрыве от специальных технических знаний в области конкретного вида транспорта. Изучение

² Статистика Судебного департамента при Верховном суде Российской Федерации [Электронный ресурс]: URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 09.03.2023).

практики показывает, что по таким уголовным делам назначаются судебные транспортные экспертизы, которые фактически являются единственной высоко эффективной формой использования специальных знаний для установления как отдельных обстоятельств события преступления, так и его реконструкции в целом.

Вместе с тем необходимо обратить внимание на существующие в настоящее время проблемы, связанные с недостаточной теоретической подготовкой следователей в вопросах понятия и использования специальных знаний в области транспорта в уголовном судопроизводстве, отсутствием устоявшейся практики назначения судебных транспортных экспертиз, отсутствием экспертных кадров в государственных судебно-экспертных учреждениях, в целом нехваткой специалистов в этой области науки и техники, недостаточным научно-методическим обеспечением данного направления.

Участие при производстве следственных действий специалистов в области транспорта, которыми в большинстве случаев являются представители образовательных и научных организаций, минимально. Это объясняется трудностями в их привлечении, в том числе финансовыми затратами. Во многих случаях работа такого специалиста связана с содействием следователю при собирании исходных данных для последующего назначения судебной транспортной экспертизы.

Необходимо отметить, что следователи допускают различного рода ошибки при назначении и оценке результатов судебных транспортных экспертиз по исследованию объектов воздушного, водного и железнодорожного транспорта. Однако существует и другая проблема – в производстве самих экспертиз, поскольку лица, которые их осуществляют, являются, как правило, преподавателями вузов, сотрудниками научных организаций. Они обладают только специальными знаниями в области транспорта или сопутствующих видов деятельности, которые обеспечивают штатное функционирование транспортной системы; они не готовы к тем процессуальным условиям, которые диктует юридическая наука и правоприменительная практика. Как правило, у экспертов-транспортников отсутствуют знания в области судебной экспертологии, уголовного процесса, криминалистики; зачастую они проводят исследования исключительно по документам, оставляя за пределами познания материальные объекты и их совокупности. Заключение эксперта в большинстве случаев представляют собой некий отчет; выводы иногда ничем не обоснованы и не подкреплены используемыми материалами. В данном случае следует

говорить о необходимости полноценной уголовно-процессуальной и технико-криминалистической подготовки таких экспертов.

Ко всему прочему, до настоящего времени отсутствуют методики производства судебных экспертиз по исследованию объектов воздушного, водного и железнодорожного транспорта, кроме автотехнических экспертиз, степень научно-методической разработанности которых представляет приятное исключение и служит методологической основой для разработки аналогичного судебно-экспертного аппарата по иным направлениям судебных транспортных экспертиз.

Недостаточная проработанность теоретических и общих методологических вопросов, а также организационная разобщенность судебных транспортных экспертиз являются одними из главных причин отсутствия у этой сферы судебно-экспертной деятельности единой теоретической основы и методической базы. Указанное обстоятельство негативно влияет на работу правоохранительных органов, вынуждая следователей и суд зачастую ставить перед экспертами вопросы юридического характера (в большей степени это касается судебных экспертиз по исследованию объектов воздушного, водного и железнодорожного транспорта).

В совокупности приведенные факты свидетельствуют о существовании серьезной научной проблемы, заключающейся в противоречии теории и практики: с одной стороны, неразработанная концепция частной теории судебных транспортных экспертиз не позволяет устранить теоретические проблемы и противоречия, а, с другой, – отсутствие единого подхода в организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз приводит к негативным последствиям в следственной и экспертной практике. Данное обстоятельство обуславливает актуальность и необходимость формирования частной теории судебных экспертиз данного класса, что также подтверждаются результатами анкетирования следователей Следственного комитета Российской Федерации.

В связи с этим требуют научного решения проблемы теоретического, методического и организационного характера, касающиеся:

- единой концепции судебных транспортных экспертиз;
- организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз;
- использования результатов судебных транспортных экспертиз в расследовании преступлений.

Степень научной разработанности темы исследования.

Частная теория судебных транспортных экспертиз в настоящее время отсутствует. Лишь в 90-е гг. прошлого века Р. С. Белкин указал на необходимость существования самостоятельного класса судебных экспертиз по исследованию транспорта (правда, назван «класс судебных инженерно-транспортных экспертиз»).

Теоретические и практические вопросы, связанные с тактикой назначения и методикой производства судебных автотехнических экспертиз были предметом диссертаций И. И. Чавы (1991 г.), Ю. Б. Суворова (1993 г.), М. В. Беляева (2016 г.), Г. И. Сафонова (2017 г.); вопросы, связанные с использованием специальных знаний в области судебных транспортных экспертиз при расследовании отдельных видов транспортных преступлений рассмотрены в диссертациях Н. С. Корчана (1991 г.), Ж. Г. Куттыкужанова (1995 г.), Э. Т. Сидорова (1999 г.), А. А. Коссовича (2003 г.), А. Д. Коленко (Владивосток, 2004 г.), В. А. Городокина (Челябинск, 2009 г.), А. А. Митрофановой (Иркутск, 2017 г.), В. И. Тарасовой (Санкт-Петербург, 2019 г.), а также в отдельных работах В. Д. Кормы, Е. П. Ищенко, А. И. Чучаева, В. Е. Эминова и других ученых.

Признавая несомненную теоретическую и практическую значимость всех вышеуказанных работ, следует обратить внимание, что в основном работы посвящены использованию специальных знаний в области судебных автотранспортных (автотехнических) экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий; концептуальные основы частной теории судебных транспортных экспертиз учеными не рассматривались. Кроме того, до настоящего времени не были изучены вопросы теории и практики судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз. В данной диссертации синтезированы специальные знания различных родов судебных транспортных экспертиз с целью формирования единой частной теории.

Объект и предмет исследования. Объектом исследования является судебная, следственная и экспертная практика назначения, производства, оценки и использования результатов судебных транспортных экспертиз в доказывании по уголовным делам.

Предмет исследования составляют закономерности отображения информации, следов и признаков, возникших в результате совершения транспортных преступлений (происшествий), а также закономерности обнаружения, фиксации, изъятия, исследования и использования результатов их анализа в расследовании, на основе изучения которых строится

и функционирует система знаний, составляющих научную основу частной теории судебных транспортных экспертиз.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является разработка теоретических, методических и организационных основ класса судебных транспортных экспертиз, обеспечивающих формирование научно обоснованных концептуальных положений для совершенствования практики назначения, производства и использования их результатов в уголовном судопроизводстве.

Для достижения указанной цели были поставлены и решены следующие задачи:

- рассмотрено уголовно-правовое и криминалистическое обоснование необходимости назначения и производства судебных транспортных экспертиз при расследовании преступлений;
- разработана концепция частной теории судебной транспортной экспертизы, определена ее содержательная часть и система, включающая ряд составляющих элементов;
- предложена классификация судебных транспортных экспертиз;
- определены базовые теоретические понятия судебных транспортных экспертиз (предмет, объект, задачи);
- сформированы методические основы судебных транспортных экспертиз: предложена система экспертных методов и определены их особенности в целях решения стоящих перед экспертами задач;
- предложены общие подходы процесса экспертного исследования при производстве судебных транспортных экспертиз и определена компетенция эксперта;
- рассмотрены виды учреждений и частных экспертов по производству судебных транспортных экспертиз и обоснованы предложения по введению должностей экспертов, специализирующихся на производстве судебных транспортных экспертиз, на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов;
- выявлены проблемы экспертной дидактики и разработаны предложения по совершенствованию подготовки экспертов, специализирующихся на производстве судебных транспортных экспертиз;
- рассмотрены проблемы комплексности судебных транспортных экспертиз и выявлены их отличительные особенности;

- изучены особенности собирания исходных данных в ходе следственных действий, необходимых для производства судебных транспортных экспертиз;

- выделены особенности назначения судебных транспортных экспертиз;

- изучены особенности составления заключения эксперта в области судебных транспортных экспертиз и сформулированы предложения по его оценке;

- выделены совокупность фактических данных, которые могут быть установлены с помощью судебных транспортных экспертиз, а также возможности профилактической деятельности экспертов в данной области.

Методология и методы исследования. Методологической основой диссертационного исследования послужил диалектический метод научного познания, с помощью которого рассмотрены проблемы теории и практики судебных транспортных экспертиз в уголовном судопроизводстве в их единстве и взаимосвязи. Наряду с этим применялись различные общенаучные и частнонаучные методы исследования (формально-логический метод и системно-структурный метод, сравнение, анализ, синтез, дедукция, индукция, обобщение, аналогия и др.) при установлении уголовно-правового и криминалистического обоснования необходимости создания объединенного класса судебных транспортных экспертиз при расследовании преступлений; разработке концепции теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии, ее структурных элементов и авторских определений; создании различных классификаций (родов, видов и подвидов судебных транспортных экспертиз, их объектов, задач, выводов эксперта, транспортных следов); разработке рекомендаций по назначению судебных транспортных экспертиз и использованию их результатов по уголовным делам. Кроме того, использовались специальные методы социологии в целях получения достоверных результатов в процессе исследования (статистический анализ и анкетирование), а также общеэкспертные и частные методы судебной экспертологии.

Теоретическую базу исследования составили положения уголовного права, уголовного процесса, криминалистики, судебной экспертологии, а также ряда технических наук, связанных с изучением различных объектов транспорта, что позволило подойти к решению рассматриваемой проблемы с помощью комплексного подхода.

Были использованы основополагающие теоретические положения, содержащиеся в трудах в области криминалистики и судебной экспертизы (Т. В. Аверьяновой, Ф. Г. Аминова, О. Ю. Антонова, Р. С. Белкина,

А. А. Бессонова, А. Ю. Бутырина, А. И. Винберга, А. Ф. Волынского, Г. Л. Грановского, О. П. Грибунова, В. И. Елинского, А. М. Зинина, Е. П. Ищенко, С. М. Колотушкина, В. Д. Кормы, Ю. Г. Корухова, И. Ф. Крылова, Н. П. Майлис, Т. Ф. Моисеевой, Е. Р. Россинской, Ю. Б. Суворова, Т. В. Толстухиной, А. И. Усова, А. Р. Шляхова и др.), уголовного права и криминологии (А. В. Бриллиантова, А. И. Коробеева, С. В. Маликова, А. В. Наумова, А. И. Рарога, А. И. Чучаева и др.) и уголовного процесса (А. И. Бастрыкина, В. П. Божьева, Б. Я. Гаврилова, А. В. Ендольцевой, Ю. К. Орлова, О. В. Химичевой и др.).

В процессе исследования диссертант опирался на идеи, концепции, подходы теоретического и методологического характера видных ученых в области судебной автотехнической экспертизы: В. А. Иларионова, Ю. Б. Суворова, И. И. Чавы и др.

Кроме того, диссертантом были использованы труды ученых по технике и эксплуатации транспорта: А. Н. Алексеева, В. В. Афанасьева, О. Г. Богаткина, Б. В. Зубкова, М. Ф. Давиденко, Н. Д. Коломийчука, О. Ф. Машошина, В. А. Логиновского, Р. В. Сакач и др.

Нормативную базу исследования составили Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Федеральный закон от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», иные федеральные законы и подзаконные нормативные правовые акты органов исполнительной власти, регулирующие вопросы в сфере транспорта, работу государственных судебно-экспертных учреждений, постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации, а также международные нормативные правовые акты в сфере транспорта.

Эмпирическую базу исследования составили:

а) сводные данные о проведенных судебных автотехнических экспертизах за период 2015–2022 гг. (по сведениям ЭКЦ МВД России), о назначенных судебных авиационно-технических, водно-технических и железнодорожно-технических экспертизах (по сведениям следственных управлений Следственного комитета Российской Федерации). Названия судебных экспертиз употреблены в соответствии с их наименованием следственными органами при расследовании преступлений;

б) статистические показатели осужденных лиц, в отношении которых вынесены вступившие в законную силу обвинительные приговоры за 2011-

2022 гг. по ст.ст. 263-271.1 УК России, приведенные Судебным департаментом при Верховном суде Российской Федерации;

в) результаты изучения 199 материалов уголовных дел и 186 приговоров о преступлениях, предусмотренных ст.ст. 238, 263, 264, 266, 267 и 268 УК России;

г) результаты изучения 433 заключений эксперта (по судебной авиационно-технической экспертизе – 62, по судебной автотехнической экспертизе – 204, по судебной водно-технической экспертизе – 89, по судебной железнодорожно-технической экспертизе – 78). Период изученных материалов составил с 2012 по 2022 гг. В примерах, приводимых в тексте диссертации, названия судебных экспертиз употреблены в соответствии с их наименованием в изученных нами материалах уголовных дел;

д) результаты анкетирования 174 следователей и следователей-криминалистов следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, в т. ч. обучающихся на курсах повышения квалификации на базе Московской академии Следственного комитета. Названия судебных экспертиз в направленных следователям анкетах употреблены в соответствии с их наименованием в изученных нами материалах уголовных дел.

При написании диссертации использован опыт работы диссертанта в экспертно-криминалистическом подразделении системы МВД России в качестве эксперта и специалиста, а также опыт педагогической работы при реализации программы «Расследование преступлений, совершенных на объектах транспорта» на факультете повышения квалификации Московской академии Следственного комитета.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые на монографическом уровне разработаны концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз, дана их всесторонняя научно обоснованная характеристика; впервые сформулирована криминалистическая дефиниция транспортных следов в контексте 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».

Автором предложен новый раздел криминалистической техники – криминалистическое исследование транспорта.

В зависимости от вида транспорта и среды, в которой он задействован, в совокупности с методиками исследования и решаемыми задачами, уточнена родовая и впервые сформулирована видовая классификация судебных транспортных экспертиз. Определены существенные для следственной и экспертной практики классификации исследуемых объектов и решаемых задач, приведены методы экспертного исследования и сформулированы отличительные признаки комплексных судебных транспортных экспертиз.

В диссертации определена компетенция судебного эксперта в области судебных транспортных экспертиз: дана характеристика его специальных знаний и обозначен круг решаемых им задач. Сделан вывод о том, что эксперты в области судебных транспортных экспертиз при постановке перед ними вопросов о соответствии действий конкретных лиц требованиям нормативных актов могут решать их только с технической точки зрения на основе использования специальных знаний области транспортного машиностроения и связанных с каждым его видом техническими науками.

О новизне работы свидетельствуют также предложения по подготовке судебных экспертов для производства судебных транспортных экспертиз, а также критериев оценки заключения эксперта.

В результате проведенного исследования был сделан вывод об особой природе объекта познавательной деятельности класса судебных транспортных экспертиз, что и позволяет отделить его от других существующих классов судебных экспертиз.

Научная новизна диссертации нашла отражение **в основных положениях, выносимых на защиту:**

1. Уголовно-правовое и криминалистическое обоснование необходимости создания объединенного класса судебных транспортных экспертиз при расследовании преступлений на основе наличия общности характера специальных знаний, природы изучения объекта, сложности события транспортного происшествия (с учетом отраслевой (видовой) специфики транспорта), единого алгоритма собирания исходных данных для назначения судебной транспортной экспертизы.

1.1. Роль самостоятельного класса судебных транспортных экспертиз в установлении предмета преступления (например, типа транспортного средства), а также отдельных признаков объективной стороны состава преступления с технической точки зрения: а) деяния (например, соответствие действий лица, управляющего транспортным средством, требованиям нормативных правовых актов), б) причинной связи между деянием и наступившими последствиями, в) времени (например, навигационного

периода) и места совершения преступления (например, типа пути сообщения).

1.2. Криминалистическая дефиниция транспортных следов – это материальные изменения окружающей обстановки в контексте 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».

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

2. Концепция теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии.

2.1. 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»).

2.2. Объект частной теории судебных транспортных экспертиз – это совокупность явлений и процессов транспортного происшествия, где

задействованы транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры, характеризующиеся общими свойствами, а также деятельность по производству судебных транспортных экспертиз.

2.3. 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 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 усовершенствованием 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.

2.4. На основе видов транспорта, среды, в которой они задействованы, нормативных правовых актов и документов, регулирующих движение и эксплуатацию транспортных средств и функционирование объектов транспортной инфраструктуры, разработана научная классификация судебных транспортных экспертиз. 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).

Приведенная классификация отражает сущность судебных транспортных экспертиз как класса в целом, позволяет объединить знания в данной области и в то же время разграничить судебные экспертизы и области знаний (по предмету, объектам и методикам), исследующие различные виды транспорта с технической точки зрения, по родам и видам. Это необходимо для разработки типовых экспертных методик по производству судебных транспортных экспертиз каждого рода, предназначенных для решения типовых задач (например, установление технического состояния судов внутреннего водного транспорта), а также частных экспертных методик для решения конкретных задач (например, установление влияния среды на движение воздушных судов).

3. Предмет, объекты и задачи судебных транспортных экспертиз.

3.1. Предмет судебных транспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, устанавливаемые на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения и связанных с его видами техническими науками, охватывающими совокупность элементов «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».

3.2. Объекты судебных транспортных экспертиз: а) место происшествия, б) транспортные средства, в) пути сообщения и средства регулирования движения транспортных средств, г) документы, д) иные объекты, имеющие значение для установления обстоятельств транспортного происшествия.

3.3. Задачи 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.

4. Методология и экспертные технологии судебных транспортных экспертиз.

4.1. Основными методами исследования при производстве судебных транспортных экспертиз являются общенаучные методы (логические, чувственно-рациональные, математические, методы информационно-компьютерных технологий, эвристические), требующие использования специальной терминологии, закрепленной в различных нормативных правовых актах в сфере транспорта, применения формул и проведения расчетов, а также специальные методы технической диагностики. Особое место при производстве исследования занимает моделирование.

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

4.2.1. 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».

4.2.2. В ходе сравнительного исследования сопоставляются сведения, содержащиеся в документах о транспортном происшествии, 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.

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

5. Компетенция экспертов в области производства судебных транспортных экспертиз.

5.1. Эксперты в области судебных транспортных экспертиз на основе использования специальных знаний в области транспортного машиностроения и связанных с его видами техническими науками решают вопросы технического характера.

5.2. Экспертами выявляется техническая причинно-следственная связь, под которой понимается объективно существующая связь, устанавливаемая на основе анализа исходных данных с учетом объективных закономерностей, между:

- техническими (технологическими) действиями (бездействием) лиц, управляющих транспортным средством (пилот, водитель, судоводитель, машинист); лиц, имеющих отношение к осуществлению безопасности движения, управлению и эксплуатации транспортного средства, связанные с его использованием, обслуживанием, хранением и ремонтом;
- возникшей неисправностью транспортного средства,
- действиями пешеходов и пассажиров,
- состоянием путей сообщения,
- средой, повлиявшей на возникновение транспортного происшествия (погодные условия, осадки и др.), и наступившими техническими последствиями (наезд, столкновение, опрокидывание, затопление, разрушение и т. д.).

6. Организационное обеспечение судебных транспортных экспертиз.

6.1. Организационное обеспечение судебных транспортных экспертиз как элемент частной теории заключается в научной разработке рекомендаций, направленных на создание условий, необходимых при производстве экспертных исследований, в структуру которого 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 (собираение исходных данных).

6.2. Для обеспечения содействия в расследовании преступлений либо транспортных происшествий обоснована необходимость введения должностей экспертов по производству судебных транспортных экспертиз на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов.

6.3. Особенности подготовки и повышения квалификации экспертов судебных транспортных экспертиз:

- для производства судебных автотранспортных экспертиз – 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 воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз – в рамках дополнительного профессионального образования посредством реализации дополнительных профессиональных программ (программ повышения квалификации или переподготовки).

6.4. Судебные транспортные экспертизы имеют преимущественно комиссионный (комплексный) характер. В комиссию экспертов следует включать лицо, обладающее не только специальными знаниями в области конкретного вида транспорта, но и имеющее опыт работы в нем, а также опыт производства судебных экспертиз при расследовании транспортных происшествий (преступлений) или иным образом участвовавшее в их расследовании.

7. Рекомендации по назначению судебных транспортных экспертиз и использованию их результатов по уголовным делам.

7.1. При назначении судебной транспортной экспертизы необходимо представить:

- окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия или заключение служебного расследования о причинах транспортного происшествия на водном или железнодорожном транспорте;

- протокол осмотра места происшествия с прилагаемыми фототаблицей (видеограммой) и план-схемой;

- сведения из протоколов допросов лиц, в которых содержится информация о фактах транспортного происшествия;

- протокол следственного эксперимента с результатами установленных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела.

Необходимым разделом в постановлении о назначении судебной транспортной экспертизы являются «Исходные данные».

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

7.3. Особенности составления заключения эксперта в области судебной транспортной экспертизы и его оценки:

7.3.1. В заключении эксперта в обязательном порядке отражаются:

- перечень используемых сокращений и обозначений;
- разъяснение специальных терминов;
- фрагменты материалов уголовного дела и служебного расследования, на которые ссылаются эксперты при ответе на поставленные вопросы;

- выдержки нормативных правовых актов, на которые ссылаются эксперты при ответе на поставленные вопросы.

7.3.2. Рекомендации по оценке заключения эксперта в области судебных транспортных экспертиз:

- при несовпадении результатов заключения эксперта с основной версией следователя и другими доказательствами, подтверждающими причастность лица к совершению преступления, следует осуществить допрос эксперта, назначить дополнительную и (или) повторную судебные экспертизы;

- для оказания помощи в оценке заключения эксперта и допросе эксперта может привлекаться специалист из соответствующей сферы транспорта;

– при отсутствии методик по производству судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз эксперты обязаны в своих заключениях указывать применяемые методы и методические подходы исследования.

7.4. Совокупность фактических данных, устанавливаемых с помощью судебных транспортных экспертиз:

– отдельные обстоятельства события транспортного преступления или происшествия (например, время, место, механизм транспортного происшествия);

– обстоятельства, способствовавшие совершению преступления (транспортного происшествия);

– обстоятельства, содержащие информацию об отдельных элементах системы «транспортное средство – лицо, управляющее транспортным средством – пути сообщения – средства регулирования движения – лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта – условия эксплуатации транспортного средства».

7.5. Профилактическая деятельность судебных экспертов в области судебной транспортной экспертизы заключается в установлении:

– нарушений, связанных с организацией движения транспортного средства, проявляющейся в мероприятиях правового и технического характера, а также распорядительных действиях по управлению движением транспортного средства на пути сообщения;

– нарушений, связанных с подготовкой лица, управляющего транспортным средством, а также наличием права на его управление;

– влияния погодных и иных условий на возникновение причины транспортного происшествия с целью корректировки движения (места и времени) транспортного средства;

– обстоятельств, связанных с обслуживанием и ремонтом транспортного средства, путей сообщений с целью определения возможности предотвращения транспортного происшествия.

Теоретическая и практическая значимость работы связана с решением научной проблемы и предложением новых научно обоснованных результатов, имеющих важное значение для борьбы с преступлениями, и определяется разработкой частной теории судебных транспортных экспертиз. Представленные в диссертации выводы и предложения будут способствовать как развитию существующих научных взглядов о данной теории, так и совершенствованию новых ее концептуальных положений.

Сформулированные в рамках проведенного диссертационного исследования предмет, объект и задачи судебных транспортных экспертиз призваны восполнить пробелы в судебной экспертологии.

Знание основных понятий и методического обеспечения будет положительным образом влиять на качество работы судей, следователей, следователей-криминалистов, экспертов при назначении и производстве судебных транспортных экспертиз, в т. ч. комплексных, а также при оценке заключений эксперта, о чем свидетельствует внедрение полученных результатов в практическую деятельность различных органов и организаций (учреждений).

Положения, содержащиеся в диссертации, создают предпосылки для совершенствования организации и производства судебных транспортных экспертиз, формирования и развития системы методического обеспечения экспертных исследований; они могут быть использованы при подготовке экспертов, специализирующихся в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз, а также следователей, занимающихся расследованием транспортных преступлений и случаев оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности на транспорте.

Полученные результаты могут использоваться в учебном процессе при преподавании дисциплин «Криминалистика», «Теория судебной экспертизы», «Трасология и трасологическая экспертиза», «Автотехническая экспертиза», «Транспортно-трасологическая экспертиза», «Расследование преступлений, совершенных на объектах транспорта» и «Участие специалиста в процессуальных действиях».

Достоверность результатов исследования заключается в обоснованности полученных результатов, согласованности и непротиворечивости сформулированных теоретических выводов данным, представленным в различных источниках по данной теме, поскольку диссертационное исследование основывается на результатах изучения научных и учебных трудов, статистической информации, нормативных правовых актов и иных источников, в том числе исследований, проведенных другими учеными; обеспечивается выбором соответствующей методологии исследования; подтверждается результатами анкетирования следователей и следователей-криминалистов следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, а также анализом использованной судебной, следственной и экспертной практики, связанной с преступлениями, при расследовании которых назначались и проводились судебные транспортные экспертизы.

Апробация результатов исследования.

Диссертационное исследование подготовлено на кафедре судебно-экспертной и оперативно-розыскной деятельности факультета подготовки криминалистов Московской академии Следственного комитета, где было проведено его рецензирование и обсуждение.

Основные положения диссертации, выводы и рекомендации неоднократно представлялись на международных, всероссийских и межвузовских научно-практических конференциях, круглых столах, проходивших в высших учебных заведениях Российской Федерации: в Московском университете МВД России имени В. Я. Кикотя (2018 г., 2020-2023 гг.); ВНИИ МВД России (2022 г.), Московском государственном юридическом университете имени О.Е. Кутафина (МГЮА) (2017-2023 гг.); Воронежском государственном университете (2018 г.), ЭКЦ МВД России (2019 г.); Российском государственном университете правосудия (2019 г., 2021 г., 2023 г.); Московской академии Следственного комитета (2019 г., 2022 г.); Санкт-Петербургском государственном университете (2020 г.), Башкирском государственном университете (2019 г., 2022 г.); Академии ФСИН России (2019 г.), Академии управления МВД России (2022 г.), Санкт-Петербургском юридическом институте Университета прокуратуры Российской Федерации (2022 г.), Информационном агентстве «Эксперты безопасности» (2023 г.), а также высших учебных заведениях иностранных государств: Гомельском государственном университете им. Франциска Скорины (2018 г.); Академии МВД Республики Беларусь (2018 г., 2020 г.); Российско-Таджикском (Славянском) университете Республики Таджикистан (2019-2020 гг.); Алматинской академии МВД Республики Казахстан (2020 г.), Институте повышения квалификации и переподготовки Следственного комитета Республики Беларусь (2023 г.).

Основные положения диссертационного исследования получили освещение в 72 опубликованных работах общим объемом 68,7 п.л., из них основные результаты исследования изложены в 2-х монографиях, 2-х учебниках (соавторство разделено), 2-х учебных пособиях (в одном соавторство разделено, в другом соавторство не разделено), методических рекомендациях (соавторство не разделено).

Из 65 опубликованных статей – 4 статьи в изданиях, индексируемых в международных базах данных, 32 – в изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Отдельные положения работы внедрены в практическую деятельность технико-криминалистического управления Главного управления криминалистики (Криминалистического центра) Следственного комитета Российской Федерации, следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, ООО «Регион Транспорт Групп» (при производстве судебных железнодорожно-транспортных экспертиз), АНО «Научно-исследовательский институт судебных экспертиз и криминалистики» (при производстве судебных воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз), АНО «Главленретротранс» (при производстве транспортных экспертиз с целью воссоздания (реставрации и восстановлении) исторических транспортных средств) а также в учебный процесс Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя, Московской академии Следственного комитета, Государственного социально-гуманитарного университета, что подтверждается соответствующими актами о внедрении.

Кроме того, подготовленная диссертантом монография «Теоретические основы частной теории судебных транспортных экспертиз» явилась победителем в номинации «Судебно-экспертная деятельность» Международного конкурса «Научная книга», организованного Академией управления МВД России в 2019 году.

В 2020 году диссертант принимал участие в научно-исследовательской работе по заказу методико-криминалистического управления Главного управления криминалистики (Криминалистического центра) Следственного комитета Российской Федерации, по результатам которой для следователей подготовлены методические рекомендации по назначению судебных транспортных экспертиз.

Структура диссертации обусловлена целью и задачами исследования. Диссертация состоит из пяти глав, включающих шестнадцать параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность выбора темы диссертации; сформулированы цель и задачи, объект и предмет исследования; дана характеристика методологии и методов исследования; определены теоретическая, нормативная и эмпирические базы, научная новизна; представлена теоретическая и практическая значимость, достоверность и апробация результатов исследования; сформулированы положения, выносимые на защиту.

Первая глава «Судебные транспортные экспертизы в системе научных исследований уголовно-правовых наук» состоит из трех параграфов.

В первом параграфе «Уголовно-правовые основы использования специальных знаний в области транспорта при расследовании преступлений» с целью необходимой унификации понятийного аппарата в Уголовном кодексе Российской Федерации предлагается привести терминологию и разграничить понятия «транспорт», «транспортное средство», «объекты транспортной инфраструктуры» в соответствии с пп. 5 и 11 ст. 1 Федерального закона от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Отмечается, что судебные транспортные экспертизы зачастую назначаются при расследовании преступлений, предусмотренных ст.ст. 238, 263, 264 УК России; иногда они проводятся при расследовании нарушения требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК России), приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК России), нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК России), а также некоторых преступлений против военной службы (ст.ст. 350, 351, 352 УК России).

Показана роль судебных транспортных экспертиз в установлении некоторых признаков объективной стороны состава преступления.

Обоснована необходимость и возможность установления экспертами в области судебных транспортных экспертиз технической причинно-следственной связи.

Во втором параграфе «Криминалистическое исследование транспорта как новый раздел криминалистической техники» впервые предложено выделение самостоятельного раздела в криминалистической технике – криминалистическое исследование транспорта, имеющего структуру, представленную в положении 1.2, выносимом на защиту.

Сформулирован вывод о том, что в существующей научной и учебной литературе происходит необоснованное сужение понятий «транспорт» и «транспортное средство», поскольку «транспорт» является многокомпонентным и комплексным понятием, что делает особенной, сложной природу его изучения как объекта познавательной деятельности; большинство современных работ по рассматриваемой теме связано преимущественно с дорожно-транспортными происшествиями, а также использованием специальных знаний в области автотехники при их расследовании.

Акцентировано внимание на то, что в основном к следам транспортных средств ученые относят «материально фиксированные отображения внешнего строения отдельных частей транспорта, отделившиеся части деталей транспорта и вещества, используемые при эксплуатации транспорта». Обоснован вывод о том, что транспортные следы (в широком понимании) следует рассматривать исключительно в контексте предложенной взаимосвязанной системы познания транспортного процесса и обстоятельств транспортного происшествия.

Представлена система следов для транспортных средств и путей сообщения, имеющих отношение к транспортному происшествию:

1) в зависимости от происхождения: а) следы, возникшие в результате ошибок проектирования, нарушения технического задания и (или) неверного применения нормативной документации; б) следы, возникшие в процессе изготовления; в) следы, возникшие в процессе эксплуатации и ремонта;

2) в зависимости от механизма образования, которые могут быть образованы в виде конкретных повреждений;

3) в зависимости от непосредственной принадлежности к транспортному происшествию: а) следы соприкосновения транспортного средства с каким-либо препятствием или другим транспортным средством; б) следы возможного пожара (взрыва) на транспортном средстве; в) следы обстановки места транспортного происшествия; г) следы воздействия условий на эксплуатацию транспортного средства.

В третьем параграфе «Судебные транспортные экспертизы: сущность, классификация и основы формирования частной теории» на основе анализа и обобщения концепций и мнений ученых, касающихся понятия «инженерно-транспортные экспертизы», предлагается использовать понятие «транспортные экспертизы».

В зависимости от вида транспорта и среды, в которой он задействован, нормативных актов и документов, регулирующих движение и эксплуатацию транспортных средств в совокупности с методиками исследования и решаемыми задачами предложена родовая классификация судебных транспортных экспертиз.

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

Видовая классификация судебных транспортных экспертиз по объектам:

Вид 1. Экспертизы транспортных средств.

Вид 2. Экспертизы путей сообщения.

Вид 3. Экспертизы технических средств регулирования движения транспортных средств.

Видовая классификация судебных транспортных экспертиз по решаемым задачам:

Вид 1. Экспертизы технического состояния транспортных средств, путей сообщения и средств регулирования движения (транспортно-технические экспертизы).

Вид 2. Экспертизы по исследованию и оценке действий лица, управляющего транспортным средством (транспортно-эксплуатационные экспертизы).

Вид 3. Экспертизы условий воздействия окружающей (внешней) среды (экспертизы среды или транспортно-метеорологические экспертизы).

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

Вторая глава «Общие положения частной теории судебных транспортных экспертиз. Судебно-экспертные технологии» состоит из четырех параграфов.

В первом параграфе «Предметы и объекты судебных транспортных экспертиз» сформулирован предмет каждого рода судебных транспортных экспертиз и предложена классификация объектов судебных транспортных экспертиз (см. положение 3.2, выносимое на защиту).

Предмет судебных автотранспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением технического состояния автотранспортных средств (автомобилей, транспортных средств уличного (городского) наземного безрельсового электрического транспорта, самоходных машин, мототранспортных средств, средств индивидуальной мобильности) и техники безопасности при их эксплуатации и ремонте; причин (причинной связи), механизма и обстоятельств ДТП; технологии и методов ремонтно-восстановительных работ; данных о параметрах и состоянии путей сообщения (автомобильных дорог, мостов, тоннелей, путепроводов, эстакад), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (светофорами, дорожными знаками, разметкой); обстоятельств, предшествовавших ДТП; технических (технологических) действий водителя и пешеходов; возможностей предотвращения ДТП на основе специальных

знаний в области автомобиле- и тракторостроения, автотехники, включая прикладные знания математики, физики, теоретической механики и других связанных с ними наук.

Предмет судебных воднотранспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением технического состояния судов внутреннего водного (речного) и морского транспорта и техники безопасности при их эксплуатации и ремонте; причин, механизма и обстоятельств транспортных происшествий на внутренних водных и морских путях; технологии и методов ремонтно-восстановительных работ; данных о параметрах и состоянии путей сообщения (над / под поверхностью морей и океанов, рек и озер, каналов, шлюзов), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (маяками и буями); обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию; технических (технологических) действий экипажа судна (командного состава, судовой команды), а также иных работников (например, работников, обслуживающих пассажиров судна); возможностей предотвращения транспортного происшествия на основе специальных знаний в области судовождения и судостроения, включая прикладные знания лоции, морской навигации, мореходной астрономии и других связанных с ними наук.

Предмет судебных воздушно-транспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением технического состояния воздушных судов (обычных, легких и сверхлегких) и техники безопасности при их эксплуатации и ремонте; причин, механизма и обстоятельств авиационных событий; технологии и методов ремонтно-восстановительных работ; данных о параметрах и состоянии путей сообщения (взлетно-посадочные полосы и воздушные коридоры), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (авиамаяками); обстоятельств, предшествовавших авиационному событию; технических (технологических) действий летного экипажа (командира, других лиц летного состава), кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников), а также иных работников (например, диспетчеров управления воздушным движением); возможностей предотвращения авиационного события на основе специальных знаний в области авиационной промышленности и авиации, включая прикладные знания аэродинамики, механики полета, аэронавигации и других связанных с ними наук.

Предмет судебных железнодорожно-транспортных экспертиз – факты и фактические обстоятельства, связанные с установлением технического

состояния железнодорожного подвижного состава (локомотивов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов локомотивной тяги и мотор-вагонного подвижного состава), подвижного состава уличного (городского) наземного электрического транспорта (трамваев), подвижного состава внеуличного транспорта (метрополитена; монорельсового транспорта; подвесных канатных дорог транспортных; наземных канатных дорог транспортных (фуникулеров транспортных), техники безопасности при их эксплуатации и ремонте; причин, механизма и обстоятельств транспортных происшествий на железнодорожных путях (аварии, крушения, а также иные события); технологии и методов ремонтно-восстановительных работ; данных о параметрах и состоянии путей сообщения (железнодорожных путей общего и необщего пользования, трамвайных путей, путей внеуличного транспорта), а также об объектах транспортной инфраструктуры, включая сведения об оборудовании средствами регулирования движения (устройствами сигнализации, централизации и блокировки); обстоятельств, предшествовавших транспортному происшествию; технических (технологических) действий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением подвижного состава и маневровой работой на железнодорожном, уличном (городском) наземном электрическом и внеуличном транспорте (машинистов, помощников машинистов, кочегаров паровозов в депо, водителей трамваев), а также иных работников (например, монтеров пути, тоннельных рабочих); возможностей предотвращения транспортного происшествия на основе специальных знаний в области железнодорожного машиностроения и вагоностроения, эксплуатации железнодорожного транспорта и других связанных с ними наук.

Перечисляются исходные данные, содержащие информацию о свойствах исследуемых объектов, которые используются экспертом при проведении исследования и дачи заключения (за основу взята группа исходных данных, разработанная в рамках методики производства судебной автотехнической экспертизы, уточненная и адаптированная диссертантом для всего класса судебных транспортных экспертиз).

Во втором параграфе «Задачи 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, Ю. Б. Суворова, И. И. Чавы, Т. В. Толстухиной, А. Ю. Бутырина предложена авторская классификация задач судебных транспортных экспертиз (см. положение 3.3, выносимое на защиту).

Поддержана точка зрения ученых и обоснована собственная позиция о необходимости выделения ситуационных и прогностических экспертных задач.

Выделены нормативно-технические экспертные задачи, связанные с установлением характера действий лица, управляющего транспортным средством, а также диагностические задачи условий среды, направленные на установление характеристик погодных условий (например, установление фактической погоды в районе выполнения полетного задания), влияния погодных условий на возникновение причины транспортного происшествия и их соответствия для лица, управляющего транспортным средством, во время движения.

Сделан вывод о том, что специфика классификации экспертных задач для судебных транспортных экспертиз состоит в том, что в рамках одного направления они могут быть одновременно простыми и сложными, прямыми и обратными.

Третий параграф «Методология судебных транспортных экспертиз» раскрывает специфику методов при производстве экспертных исследований. Отмечается, что основу методики экспертного исследования составляют общенаучные методы, требующие использования специальной терминологии, применения формул и проведения математических расчетов, а также специальные методы технической диагностики.

Кроме того, при производстве судебных транспортных экспертиз могут использоваться эвристические методы, когда появляется нестандартный, новый объект исследования, требующий от эксперта творческих способностей в поиске, усовершенствовании и (или) разработке методов, приемов или технических средств при решении вопросов, поставленных перед ним. В последующем данные методы могут входить в группу специальных методов.

Одной из отличительных особенностей при производстве судебных транспортных экспертиз является анализ правовых и нормативно-технических документов в части, имеющей отношение к предмету судебной транспортной экспертизы.

В четвертом параграфе «Процесс экспертного исследования и его стадии при производстве судебных транспортных экспертиз» приводится пятистадийная схема производства судебной транспортной экспертизы применительно к процессу экспертной диагностики, в связи с чем рассмотрены особенности подготовительной стадии, отдельного исследования, экспертного эксперимента, сравнительного исследования,

синтезирующей стадии. В ходе экспертного исследования необходимо обеспечивать связь между исходными данными и исследуемым объектом.

Предлагается классификация экспертных выводов по новому основанию (в зависимости от установления каких-либо фактов и событий транспортного происшествия), которая дает представление о возможностях судебных транспортных экспертиз по результатам проведенного исследования, находясь во взаимосвязи с экспертными задачами: а) ситуационные, б) технические (о техническом состоянии транспортных средств, путей сообщения и средствах регулирования движения транспортных средств; о траектории и характеристиках движения транспортных средств; о влиянии условий среды на возникновение и развитие транспортного происшествия), в) нормативно-технические, г) реконструкционные, д) прогностические, е) классификационные.

Третья глава «Организационное обеспечение судебных транспортных экспертиз» состоит из трех параграфов.

В первом параграфе **«Виды учреждений и частных экспертов по производству судебных транспортных экспертиз»** на основе анализа следственной и экспертной практики установлено, что в государственных судебно-экспертных учреждениях не выполняются судебные транспортные экспертизы, кроме автотранспортных (автотехнических), проводимых в экспертных учреждениях системы МВД и Минюста России на федеральном и региональном уровнях.

Выделены учреждения и частные эксперты по производству воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных судебных экспертиз. Экспертами являются, как правило, сотрудники научно-исследовательских институтов или преподаватели образовательных организаций, имеющие высшее образование, квалификацию «инженер», а также прямое отношение к авиации (пилоты, летчики-испытатели, инженеры и др.), водному транспорту (судоводители, специалисты в области навигации, безопасности плавания судов и др.), железнодорожному транспорту (машинисты, машинисты-инструкторы, электромеханики, инженеры и др.). Они должны также иметь опыт участия в расследовании транспортных происшествий.

Анкетирование сотрудников следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации показало, что 90% опрошенных считают необходимым наличие специализированных экспертных отделов в системе СК России со штатом специалистов всех отраслей транспорта.

Во втором параграфе «Проблемы экспертной дидактики в области производства судебных транспортных экспертиз» рассмотрены вопросы подготовки экспертных кадров для производства судебных транспортных экспертиз. Более 50% опрошенных следователей отметили отсутствие квалифицированных и незаинтересованных экспертов при производстве судебных водно-технических и железнодорожно-технических экспертиз.

Особенности подготовки и повышения квалификации экспертов судебных транспортных экспертиз отражены в положении 6.3, выносимом на защиту.

Отмечено, что программа профессиональной переподготовки для экспертов в области судебных воздушно-транспортных, воднотранспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз должна состоять из общих и специальных дисциплин; при реализации программ повышения квалификации следует приглашать ведущих ученых образовательных и научно-исследовательских организаций и практических сотрудников экспертных учреждений в конкретной области знаний. Кроме того, при подготовке экспертных кадров особое внимание необходимо уделять вопросам психологического и этического характера.

В третьем параграфе «Проблемы комплексности при производстве судебных транспортных экспертиз» сделан вывод о том, что судебные транспортные экспертизы нередко имеют комплексный характер. На основе изученной экспертной и следственной практики из рассматриваемого класса судебных экспертиз в основном комплексный характер носят судебные автотранспортные и воздушно-транспортные экспертизы.

Сделан вывод о том, что комплексная судебная транспортная экспертиза заключается в проведении исследования, осуществляемого несколькими экспертами разных специальностей в пределах своей компетенции, имеющими опыт производства судебных экспертиз при расследовании транспортных происшествий (преступлений) или иным образом участвовавшими в их расследовании с применением специальных знаний из: а) разных родов судебной транспортной экспертизы (например, судебная автотранспортная и железнодорожно-транспортная экспертиза); б) разных видов судебной транспортной экспертизы в рамках конкретного рода (например, транспортно-техническая и транспортно-метеорологическая экспертиза); в) конкретного рода судебной транспортной экспертизы и родов (видов) других судебных экспертиз (например, судебная воздушно-транспортная и пожарно-техническая экспертиза) при совместном изучении объекта (однородной группы объектов), анализе его признаков, решении пограничных вопросов (интеграционной задачи) с целью установления

обстоятельств транспортного происшествия (преступления), исходя из возможности применения экспертных методов и методик, путем формулирования общего вывода и дачи единого заключения.

Четвертая глава «Особенности собирания исходных данных для производства судебных транспортных экспертиз по уголовным делам о транспортных преступлениях» состоит из трех параграфов.

Первый параграф «Особенности собирания исходных данных при производстве осмотра места происшествия, обыска и выемки» раскрывает содержание организации и особенностей производства осмотра места происшествия, обыска и выемки, которые являются первоначальными следственными действиями по делам о транспортных преступлениях.

Выделена особая роль специалиста в сфере транспорта, который оказывает содействие в:

- 1) применении специальных технических средств;
- 2) обнаружении, изъятии и дальнейшем изучении транспортного средства или его фрагментов (в том числе недостающих деталей конструкции); элементов путей сообщения; нефтепродуктов, по которым, например, можно судить о месте аварии судна;
- 3) обнаружении и изъятии информации с технических средств управления транспортным средством, объективного контроля (например, бортовых самописцев и радиоактивных датчиков по делам об авиапроисшествиях), а также различных документов;
- 4) составлении планов и схем;
- 5) обнаружении и изъятии видеоизображений, полученных с камер видеонаблюдения, содержащих информацию о движении транспортного средства или действиях лица, управляющего им (например, видеogramмы, расположенные в кабине локомотива поезда);
- 6) постановке вопросов экспертам при назначении судебной транспортной экспертизы;
- 7) разъяснении следователю вопросов, входящих в профессиональную компетенцию специалиста (при составлении протокола следственного действия в целях правильного описания в соответствии со специальной терминологией обнаруженные объекты, имеющие отношение к сфере транспорта).

Из технических средств фиксации отмечается роль видеозаписи при фиксации хода и результатов следственного действия. Уточнены задачи, решаемые следователями-криминалистами следственных отделов на транспорте.

Сделан вывод о том, что протокол осмотра места происшествия отражает результаты выявленных материальных следов, характеризующих элементы механизма транспортного происшествия, и содержит информацию, являющуюся исходными данными для судебной транспортной экспертизы. В протоколе осмотра места происшествия должны быть отражены общие и специальные сведения о месте происшествия.

Сформулирован тезис, согласно которому обнаружение и изъятие предметов и документов, содержащих исходные данные, осуществляется также путем производства обыска и выемки.

Во втором параграфе «**Особенности собирания исходных данных при производстве следственного эксперимента**» рассматриваются особенности проведения следственного эксперимента. На основе изученной следственной и судебной практики установлено, что следственный эксперимент в большинстве случаев проводится при расследовании дорожно-транспортных происшествий и происшествий на железнодорожном транспорте, без которых не обходится назначение и производство соответствующих судебных экспертиз. Редко он проводится по делам о преступлениях на водном транспорте.

Сформулирован вывод о том, что чаще всего проводится следственный эксперимент по установлению возможности совершения какого-либо действия; возможности наблюдения, восприятия какого-либо факта, события, явления; по установлению механизма (обстоятельств) транспортного происшествия.

В протоколе следственного эксперимента должны найти свое отражение сведения, служащие исходными данными для проведения судебной транспортной экспертизы:

- 1) о непосредственном месте транспортного происшествия, где проводится следственный эксперимент;
- 2) о пути сообщения и средствах регулирования движения;
- 3) о соответствии погодных и метеорологических условий во время следственного эксперимента тем, в которых произошло транспортное происшествие;
- 4) о транспортном средстве;
- 5) о величине обзорности и видимости лица, управляющего транспортным средством;
- 6) о других участниках транспортного происшествия;
- 7) о следах, полученных в ходе следственного эксперимента, информация о которых необходима для проведения расчетов.

К числу первоначальных следственных действий при расследовании транспортных преступлений относится допрос, особенности которого рассмотрены в **третьем параграфе «Особенности собирания исходных данных при производстве допроса»**. Ввиду того, что на разрешение судебной транспортной экспертизы ставится много юридических вопросов, которые не входят в компетенцию эксперта, интересующие следователя обстоятельства можно решить в ходе данного следственного действия.

Сделан вывод о том, что информация, содержащаяся в показаниях подозреваемого (обвиняемого), потерпевшего или свидетеля, с экспертной точки зрения не является исходными данными, поскольку носит субъективный характер. В данном случае она должна быть оценена следователем или судом до вынесения постановления (определения) о назначении судебной транспортной экспертизы в соответствии со ст. 88 УПК России. Только после такой оценки указанная информация может задаваться в качестве исходных данных.

Указывается, что для получения эффективных результатов допроса целесообразно привлекать специалиста, являющегося лицом, обладающим специальными знаниями в сфере транспорта. Он может оказать содействие следователю в разъяснении специальных терминов, употребляемых допрашиваемым; разобраться в действующих специальных нормативных правовых актах.

Пятая глава «Назначение судебных транспортных экспертиз и использование их результатов по уголовным делам» состоит из трех параграфов.

В **первом параграфе «Особенности назначения судебных транспортных экспертиз по уголовным делам»** на основе изученных материалов уголовных дел и выявленных недостатков предлагается алгоритм по их назначению.

Делается акцент на том, что следователю при назначении судебной транспортной экспертизы необходимо указывать перечень исходных данных, установленных в ходе производства следственных действий. Кроме того, в распоряжение эксперта предоставляются протоколы следственных действий, фототаблицы, видеограммы и видеофонограммы следственных действий, планы-схемы, а также различные документы (по технической эксплуатации транспортного средства; содержащие сведения о техническом состоянии транспортного средства; материалы технического расследования транспортного происшествия и содержащие сведения о нем; содержащие сведения о лице, управляющем транспортным средством; содержащие дополнительные сведения об обстоятельствах транспортного происшествия).

Во втором параграфе «**Заключение эксперта по судебным транспортным экспертизам и его оценка**» изложены основные проблемы, связанные с оценкой заключения эксперта по судебной транспортной экспертизе, а также пути их решения.

Отмечается, что если результаты заключения эксперта не будут совпадать с основной версией следователя и другими доказательствами, подтверждающими причастность лица к совершению преступления, то стоит прибегнуть к конкретным способам его оценки (допрос эксперта, дополнительная и повторная экспертиза).

Предлагается в заключении эксперта в обязательном порядке отражать:

- 1) перечень используемых сокращений и обозначений;
- 2) разъяснение специальных терминов;
- 3) фрагменты материалов уголовного дела и служебного расследования, на которые ссылаются эксперты при ответе на поставленные вопросы;
- 4) выдержки нормативных правовых актов, на которые ссылаются эксперты при ответе на поставленные вопросы.

Третий параграф «Использование результатов судебных транспортных экспертиз в доказывании по уголовным делам и предупреждении преступлений» на основе изученной следственной, экспертной и судебной практики раскрывает возможности судебных транспортных экспертиз с указанием конкретных примеров. Кроме того, сделан вывод о том, что при производстве по уголовному делу при расследовании транспортных преступлений с помощью судебных транспортных экспертиз можно установить:

- 1) отдельные обстоятельства события преступления (транспортного происшествия);
- 2) обстоятельства, способствовавшие совершению преступления (транспортного происшествия);
- 3) обстоятельства, содержащие информацию об отдельных элементах системы «транспортное средство – лицо, управляющее транспортным средством – пути сообщения – средства регулирования движения – лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта – условия эксплуатации транспортного средства».

Сформулирован вывод о том, что при отсутствии в настоящее время каких-либо методик по производству судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз эксперты обязаны в своих заключениях указывать применяемые методы

исследования. В некоторых случаях может быть составлено заключение специалиста.

Отдельно рассмотрен вопрос профилактической деятельности судебных экспертов в области судебной транспортной экспертизы, основные направления которой представлены в положении 7.5, выносимом на защиту.

В **заключении** сформулированы основные выводы, отражающие результаты изучения проблем, а также предложения по дальнейшему развитию судебных транспортных экспертиз как класса судебных экспертиз.

Приложения содержат сведения, значимые для теории и практики судебных транспортных экспертиз в расследовании преступлений, в частности о круге исследованных вопросов по результатам изучения материалов уголовных дел, анализа статистических данных и анкетирования.

СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Основные результаты исследования представлены в следующих публикациях автора.

Монографии:

1. Ильин, Н. Н. Теоретические основы частной теории транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин. – М.: Юрлитинформ, 2019. – 160 с. (8,5 п.л.).
2. Ильин, Н. Н. Транспортно-технические судебные экспертизы: вопросы теории и практики / Н. Н. Ильин. – М.: Юрлитинформ, 2020. – 288 с. (17,1 п.л.).

Публикации в международных реферативных базах данных и системах цитирования:

3. Ильин, Н. Н. Некоторые вопросы назначения и производства комплексных транспортно-технических и судебно-медицинских экспертиз / Н. Н. Ильин // Судебно-медицинская экспертиза, 2019, № 62 (5). – С. 18–21. – 0,5 п.л.
4. Ильин, Н. Н. Проблемные вопросы, связанные с производством водно-технической и судебно-медицинской экспертизы / Н. Н. Ильин // Судебно-медицинская экспертиза, 2020, № 63 (1). – С. 4–8. – 0,5 п.л.
5. Ильин, Н. Н. Использование снимков дистанционного зондирования Земли при назначении и производстве транспортно-технической судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Современные проблемы дистанционного зондирования Земли из космоса. 2020. Т. 17. № 1. – С. 50–56. – 0,5 п.л.

6. Ильин, Н. Н. Использование специальных судебно-медицинских знаний при производстве следственных действий и назначении транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Судебно-медицинская экспертиза, 2020, № 63 (4). – С. 4–8. – 0,5 п.л.

Публикации в рецензируемых научных изданиях, **рекомендованных ВАК при Минобрнауки России** для опубликования основных научных результатов диссертации:

7. Ильин, Н. Н. Возможности комплексного исследования видеоизображений / Н. Н. Ильин // Российский следователь. – М.: Юрист, 2017. № 5. – С. 11–15 – 0,5 п.л.

8. Ильин, Н. Н. Некоторые актуальные проблемы современной практики судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2018. Т. 13, № 1. – С. 110–114. – 0,5 п.л.

9. Ильин, Н. Н. Современная классификация инженерно-транспортных (транспортно-технических) судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Судебная экспертиза. Выпуск 3 (55): научно-практический журнал. – Волгоград: ВА МВД России, 2018. – С. 102–110. – 0,5 п.л.

10. Ильин, Н. Н. Компетенция эксперта при производстве транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2018. – № 4. – С. 16–18. – 0,5 п.л.

11. Ильин, Н. Н. Судебная экспертиза для следователей / Н. Н. Ильин // Юридическое образование и наука. – М.: Юрист, 2018. – № 6. – С. 32 – 35. – 0,5 п. л.

12. Ильин, Н. Н. О понятии инженерно-транспортных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2018. Т. 13, № 4. – С. 19–23. – 0,5 п.л.

13. Ильин, Н. Н. Понятие и классификация объектов транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Судебная экспертиза. Выпуск 1 (57): научно-практический журнал. – Волгоград: ВА МВД России, 2019. – С. 100–109. – 0,5 п.л.

14. Ильин, Н. Н. Обстоятельства, устанавливаемые следователями Следственного комитета Российской Федерации с помощью транспортно-технических судебных экспертиз, при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Н. Н. Ильин // Российский следователь. – М.: Юрист, 2019. – № 3. – С. 11–15. – 0,5 п.л.

15. Ильин, Н. Н. Понятие комплексных транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2019. – № 3. – С. 10–12. – 0,5 п.л.

16. Ильин, Н. Н. Задачи транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2019. Т. 14, № 2. – С. 35–42. – 0,5 п.л.

17. Ильин, Н. Н. Ситуационные задачи транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Алтайский юридический вестник. – Барнаул: Научный журнал Барнаульского юридического института МВД России, 2020. – № 1 (29). – С. 90–94. – 0,5 п.л.

18. Ильин, Н. Н. Применение видеозвукозаписи в ходе осмотра места происшествия и ее роль при назначении транспортно-технической судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Юридическая наука и правоохранительная практика: Научно-практический журнал (учрежден Тюменским институтом повышения квалификации сотрудников МВД России), 2020. – № 1 (51). – С. 82–90. – 0,85 п.л.

19. Ильин, Н. Н. Видеозвукозапись в ходе допроса: особенности применения и использование ее результатов при назначении транспортно-технической судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Вестник Воронежского юридического института МВД России. – Воронеж: Изд-во Воронежского юридического института МВД России, 2020. – № 1. – С. 216 – 220. – 0,5 п.л.

20. Ильин, Н. Н. Собираение исходных данных в ходе осмотра места происшествия при назначении транспортно-технической судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Вестник Дальневосточного юридического института МВД России. – Хабаровск: Изд-во Дальневосточного юридического института МВД России, 2020. – № 1 (50). – С. 94–100. – 0,5 п.л.

21. Ильин, Н. Н. Проблемные вопросы назначения и использования результатов транспортно-технических судебных экспертиз при расследовании преступлений, совершенных на объектах транспорта / Н. Н. Ильин // Российский следователь. – М.: Юрист, 2020. – № 5. – С. 12–16. – 0,5 п.л.

22. Ильин, Н. Н. Предмет транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Судебная экспертиза. Выпуск 1 (61): научно-практический журнал. – Волгоград: ВА МВД России, 2020. – С. 69–77. – 0,5 п.л.

23. Ильин, Н. Н. Проблемы классификации судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2020. – № 3. – С. 6–8. – 0,5 п.л.

24. Ильин, Н. Н. Предмет, объекты и виды судебных железнодорожно-технических экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2020. Т. 15, № 2. – С. 21–26. – 0,5 п.л.

25. Ильин, Н. Н. Возможности и условия международного сотрудничества следственных органов по использованию специальных знаний в сфере транспорта при расследовании преступлений / Н. Н. Ильин // Международное уголовное право и международная юстиция. – М.: Юрист, 2020. – № 6. – С. 16–19. – 0,5 п.л.

26. Ильин, Н. Н. Вопросы оценки заключения эксперта по судебной транспортно-технической экспертизе / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2020. Т. 15, № 4. – С. 66–73. – 0,5 п.л.

27. Ильин, Н. Н. Использование результатов водно-технической судебной экспертизы при расследовании преступлений / Н. Н. Ильин // Судебная экспертиза. Выпуск 4 (64): научно-практический журнал. – Волгоград: ВА МВД России, 2020. – С. 66–74. – 0,5 п.л.

28. Ильин, Н. Н. Авиационно-техническая судебная экспертиза при расследовании преступлений / Н. Н. Ильин // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения, 2020. – № 4 (30). – С. 93–97. – 0,5 п.л.

29. Ильин, Н. Н. Использование специальных знаний в области судовождения при производстве трасологической экспертизы / Н. Н. Ильин // Российский следователь. – М.: Юрист, 2021. – № 4. – С. 26–29. – 0,5 п.л.

30. Ильин, Н. Н. Особенности допроса в целях получения исходных данных при назначении транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2021. – № 2. – С. 10–12. – 0,5 п.л.

31. Ильин, Н. Н. Транспортные судебные экспертизы: возникновение, развитие и современное состояние / Н. Н. Ильин // Эксперт-криминалист. – М.: Юрист, 2021. – № 4. – С. 13–15. – 0,5 п.л.

32. Ильин, Н. Н. Транспортные и взрывотехнические судебные экспертизы при расследовании террористических актов / Н. Н. Ильин // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения, 2022. – № 1. – С. 147–151. – 0,5 п.л.

33. Ильин, Н. Н. Водный транспорт как объект судебной транспортной экспертизы / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2022. Т. 17, № 3. – С. 87–93. – 0,5 п.л.

34. Ильин, Н. Н. Осмотр места происшествия – основной источник информации для транспортной судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Вестник Московского университета МВД России, 2022. № 5. – С. 140–144. – 0,5 п.л.

35. Ильин, Н. Н. Профилактическая деятельность судебных экспертов в области судебной транспортной экспертизы / Н. Н. Ильин //

Теория и практика судебной экспертизы. – М.: ФБУ РФЦСЭ при Минюст России, 2022. Т. 17, № 4. – С. 33–40. – 0,5 п.л.

36. Ильин, Н. Н. Установление отдельных признаков объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ (на примере водного транспорта) / Н. Н. Ильин // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2022. Т. 6. № 4. – С. 359–365. – 0,5 п.л.

37. Ильин, Н. Н. Участники уголовного судопроизводства с неопределенным и незакрепленным процессуальным статусом в расследовании транспортных преступлений / Н. Н. Ильин // Вестник экономической безопасности, 2023. № 1. – С. 90–94. – 0,5 п.л.

38. Ильин, Н. Н. Концепция частной теории судебных транспортных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы. 2023. Т. 18. № 1. С. 22–29. – 0,7 п.л.

Публикации в иных изданиях:

39. Особенности первоначального этапа расследования авиационных происшествий: учебно-практическое пособие / Д. В. Алехин, Н. Н. Ильин, В. А. Передерий; под ред. А. М. Багмета. – М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2017. – 70 с. (в соавт., соавторство не разделено, 4,2 п.л.).

40. Криминалистика. Учебник (в соавт., соавторство разделено) в 3 частях. Часть II. Криминалистическая тактика; под общ. ред. А. М. Багмета, В. В. Бычкова, О. Ю. Антонова. – М.: Проспект, 2020. – 240 с. (Глава 11. Тактика назначения судебной экспертизы и получения образцов для сравнительного исследования. С. 199–215) (1 п.л.).

41. Криминалистика. Учебник (в соавт., соавторство разделено) в 3 частях. Часть III. Криминалистическая методика; под общ. ред. В. В. Бычкова, С. В. Харченко. – М.: Проспект, 2021. – 644 с. (Глава 20. Расследование нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ). С. 480–498) (1 п.л.).

42. Судебные экспертизы в уголовном процессе: учебное пособие для вузов (в соавт., соавторство разделено) / Н. Н. Ильин [и др.]; ответственный редактор Н. Н. Ильин. – М.: Издательство Юрайт, 2021. – 212 с. Текст: электронный // ЭБС Юрайт [сайт]. URL: <https://urait.ru/bcode/473921>. (Тема 9. Транспортно-технические экспертизы. С. 112–135) (1 п.л.).

43. Ильин, Н. Н. Подготовка и назначение судебных транспортно-технических экспертиз по уголовным делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного

и водного транспорта, а также оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности на транспорте: методические рекомендации / под ред. А. А. Бессонова. – М.: Следственный комитет Российской Федерации, 2020. – 178 с. (в соавт., соавторство не разделено, 10,7 п.л.).

44. Ильин, Н. Н. О вероятных выводах эксперта при производстве судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Современное развитие криминалистики и судебной экспертизы как реализация идей Р. С. Белкина. Материалы Международной научно-практической конференции «К 95-летию со дня рождения ученого, педагога, публициста» (г. Москва, 22–23 ноября 2017 г.). М.: РГ-Пресс, 2018. – С. 316–320. – 0,2 п.л.

45. Ильин, Н. Н. К вопросу о компетенции эксперта при производстве судебных экспертиз (тезисы доклада) / Н. Н. Ильин // Воронежские криминалистические чтения: научно-практический журнал. – Воронеж, 2018. – № 3 (20). – С. 46–51. – 0,4 п.л.

46. Ильин, Н. Н. К вопросу о предмете инженерно-транспортных экспертиз (тезисы доклада) / Н. Н. Ильин // Приоритетные направления развития правовой системы общества [Электронный ресурс]: VII Международная научно-практическая конференция (Гомель, 3–4 мая 2018 года). – Гомель: ГГУ им. Ф. Скорины, 2018. – С. 495–502. – 0,4 п.л.

47. Ильин, Н. Н. Предпосылки создания частной теории транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Минские криминалистические чтения: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (Минск, 20 дек. 2018 г.): в 2 ч. Ч. 1 / учреждение образования «Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь»; редкол.: М.П. Шруб (отв. ред.) [и др.]. – Минск: Академия МВД, 2018. – С. 159–163. – 0,3 п.л.

48. Ильин, Н. Н. К вопросу о создании частной теории инженерно-транспортных судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Материалы VII Международной научно-практической конференции «Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях» (г. Москва, 17–18 января 2019 г.). – М.: Проспект, 2019. – С. 178–181. – 0,2 п.л.

49. Ильин, Н. Н. Современное состояние и перспективы развития транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Вопросы экспертной практики. – М.: Издательство: Ассоциация экспертов по содействию экспертной деятельности «Национальный общественный центр экспертиз». 2019. – С. 241–244. – 0,2 п.л.

50. Ильин, Н. Н. К вопросу о классификации транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Сборник статей по итогам международной научно-практической конференции, проводимой в рамках деловой программы Международной выставки «Интерполитех-2018».

Издательство: Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации им. В. Я. Кикотя (Москва) (24–25 октября 2018 г.). 2018. – С. 135–137. – 0,25 п.л.

51. Ильин, Н. Н. Предмет, объекты и задачи транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Криминалистические средства и методы в раскрытии и расследовании преступлений. Сборник материалов VII Всероссийской научно-практической конференции по криминалистике и судебной экспертизе (5–6 марта 2019 года): научное электронное издание. М.: ЭКЦ МВД России. 2019. – С. 152–155. – 0,25 п.л.

52. Ильин, Н. Н. Перспективы развития криминалистической службы в следственных подразделениях Следственного комитета Российской Федерации на транспорте / Н. Н. Ильин // Материалы Международной научно-практической конференции «Следственный комитет Российской Федерации: второе десятилетие на службе Отечеству (Москва, 7 февраля 2019 года)» / под общ. ред. А. М. Багмета. М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2019. – С. 150–152. – 0,2 п.л.

53. Ильин, Н. Н. Диагностические признаки объектов транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Уголовное судопроизводство: проблемы теории и практики. – М.: Юнити-Дана, 2019. – № 1. – С. 151–154. – 0,25 п.л.

54. Ильин, Н. Н. Содержание организационного обеспечения транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Фундаментальные и прикладные исследования в сфере судебно-экспертной деятельности и ДНК-регистрации населения Российской Федерации: Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием 17–18 октября 2019 года. Уфа: РИЦ БашГУ, 2019. – С. 123–126. – 0,25 п.л.

55. Ильин, Н. Н. Проблемные вопросы установления причинно-следственной связи при производстве автотехнической судебной экспертизы // Криминалистика – прошлое, настоящее, будущее: достижение и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции (Москва, 17 октября 2019 года) / под общ. ред. А. М. Багмета.

– М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2019. – С. 270–272. – 0,25 п.л.

56. Ильин, Н. Н. О необходимости назначения авиационно-технической судебной экспертизы при расследовании происшествий с участием воздушного транспорта / Н. Н. Ильин // Национальная правовая система Республики Таджикистан и стран СНГ: анализ тенденций

и перспектив развития: материалы VII международной научно-практической конференции, посвященной 25-летию Конституции Республики Таджикистан (Душанбе, 31 октября 2019 г.). 2019. – С. 108–111. – 0,2 п.л.

57. Ильин, Н. Н. Транспортно-технические судебные экспертизы как средство установления обстоятельств транспортных преступлений / Н. Н. Ильин // Уголовный процесс и криминалистика: теория, практика, дидактика (Современные проблемы досудебного производства: уголовно-процессуальные, криминалистические и организационные аспекты) // Сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции (Рязань, 6 декабря 2019 г.). 2019. – С. 114–116. – 0,25 п.л.

58. Ильин, Н. Н. Развитие транспортно-технических судебных экспертиз под влиянием идей профессора Е. Р. Россинской // Развитие криминалистики и судебной экспертизы в трудах профессора Е. Р. Россинской. К юбилею ученого, эксперта, педагога: Материалы Международной научно-практической конференции (г. Москва, 27 ноября 2019 г.). – М.: Проспект, 2019. – С. 205–212. – 0,2 п.л.

59. Ильин, Н. Н. Предмет и объекты водно-технической судебной экспертизы / Н. Н. Ильин // Аубакировские чтения: материалы международной научно-практической конференции (19 февраля 2020 г.). – Алматы: Алматинская академия МВД Республики Казахстан, 2020. – С. 86–88. – 0,2 п.л.

60. Ильин, Н. Н. Участие специалиста в работе с электронным оборудованием транспортных средств // Вестник криминалистики, 2020. – № 2. – С. 61–66. – 0,2 п.л.

61. Ильин, Н. Н. Использование результатов транспортно-технических судебных экспертиз при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта // Теория и практика расследования преступлений [Электронный ресурс]: материалы VIII Междунар. науч.-практ. конф. (16 апр. 2020 г.) / редкол.: Э. С. Данильян, В. И. Еремченко, М. Н. Кузьмин, А. В. Гусев, И. М. Алексеев. – Электрон. дан. – Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2020. – С. 213–217. – 0,2 п.л.

62. Ильин, Н. Н. Подготовка экспертов по производству транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Раскрытие и расследование преступлений: наука, практика, опыт: сборник научных трудов. Ч.2. Тула: Изд-во ТулГУ, 2020. – С. 159–162. – 0,2 п.л.

63. Ильин, Н. Н. Субъекты по производству транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Материалы VIII Международной научно-практической конференции «Теория и практика

судебной экспертизы в современных условиях» (г. Москва, 28–29 января 2021 г.). – М.: Проспект, 2021. – С. 106–110. – 0,2 п.л.

64. Ильин, Н. Н. Оценка заключения эксперта в области транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Национальная правовая система Республики Таджикистан и стран СНГ: анализ тенденций и перспектив развития: материалы VIII международной научно-практической конференции (Душанбе, 30 октября 2020 г.). – Душанбе: РТСУ, 2020. – С. 383–387. – 0,2 п.л.

65. Ильин, Н. Н. Система методов транспортных судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Минские криминалистические чтения: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (Минск, 10 дек. 2020 г.): в 2 ч. Ч. 2 / учреждение образования «Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь»; редкол.: Р.М. Ропот (отв. ред.) [и др.]. – Минск: Академия МВД, 2020. – С. 136–139. – 0,2 п.л.

66. Ильин, Н. Н. Направления международного сотрудничества по производству транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Следственная деятельность: наука, образование, практика: тезисы докладов Международной научно-практической конференции (Минск, 24 июня 2021 г.) / ред. кол. С. Я. Аземша (председатель) и др. – Минск: СтройМедиаПроект, 2021. – С. 376–379. – 0,2 п.л.

67. Ильин, Н. Н. Проблемы качества исследований по результатам производства транспортно-технических судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Материалы IV Международной научно-практической конференции «Дискуссионные вопросы теории и практики судебной экспертизы», посвященной памяти профессора Т. В. Аверьяновой (Москва, 25–26 марта 2021 г.). – М.: РГУП, 2021. – С. 262–266. – 0,2 п.л.

68. Ильин, Н. Н. Современное состояние, проблемы и перспективы развития транспортных судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Материалы Международной научно-практической конференции «Современное состояние, проблемы и перспективы развития судебно-экспертной деятельности частных экспертов» (г. Москва, 28 января 2022 г.). – М.: Проспект, 2022. – С. 120 – 124. – 0,2 п.л.

69. Ильин, Н. Н. Теоретические, методические и организационные проблемы транспортных судебных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика фундаментальных и прикладных исследований в сфере судебно-экспертной деятельности и ДНК-регистрации населения Российской Федерации: материалы Международной научно-практической конференции (13–14 октября 2022 г.) / отв. ред. Ф. Г. Аминев / Частное учреждение «Научно-исследовательский институт проблем правового государства». – Уфа, 2022. С. 94–97. – 0,2 п.л.

70. Ильин, Н. Н. Назначение транспортных судебных экспертиз: особенности сбора исходных данных / Н. Н. Ильин // Судебные экспертизы в уголовном процессе: теория и практика: материалы всероссийской научно-практической конференции (Москва, 18-19 октября 2022 года). – М. Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2023. С. 92–97. – 0,25 п.л.

71. Ильин, Н. Н. Современный взгляд на частную теорию судебных транспортных экспертиз / Н. Н. Ильин // Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях: материалы IX Международной научно-практической конференции (г. Москва, 25–27 января 2023 г.). – М.: Блок-Принт, 2023. – С. 124 – 126. – 0,2 п.л.

72. Ильин, Н. Н. Экспертная профилактика по уголовным делам о транспортных преступлениях / Н. Н. Ильин // Следственная деятельность: наука, образование, практика: тезисы докладов III Международной научно-практической конференции (Минск, 9 июня 2023 г.) / ред. кол. С.Я. Аземша (председатель) и др. – Минск: Строй МедиаПроект, 2023. – С. 344–346. – 0,2 п.л.