

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВОЛГОГРАДСКАЯ АКАДЕМИЯ

СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА

**Журнал основан в 2004 г.
Выходит 4 раза в год**

№ 4 (72) 2022

FORENSIC EXAMINATION

**The journal is founded in 2004
Published 4 times a year**

Волгоград – 2022

ISSN 1813-4327

Судебная экспертиза /
Forensic examination. –
Волгоград :
ВА МВД России, 2022. –
№ 4 (72). – 148 с.

**Учредитель
и издатель –
Волгоградская
академия МВД России**

Журнал основан
в 2004 г. Выходит 4 раза
в год тиражом
500 экземпляров

Журнал включен
в Перечень рецен-
зируемых научных
изданий, в которых
должны быть
опубликованы основные
научные результаты
диссертаций на соис-
кание ученой степени
кандидата наук,
на соискание
ученой степени
доктора наук

Журнал включен
в систему
Российского индекса
научного цитирования.
Полнотекстовые
версии статей
и пристатейные
библиографические
списки помещаются
на сайте Научной
электронной библиотеки
(www.elibrary.ru)

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Владимир Иванович Третьяков, доктор юридических наук, профессор,
заслуженный юрист Российской Федерации.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Наталья Николаевна Шведова, профессор кафедры основ экспертно-
криминалистической деятельности учебно-научного комплекса экспертно-
криминалистической деятельности Волгоградской академии МВД России,
кандидат юридических наук, доцент.

Состав редакционного совета

1. Аминев Фарит Гизарович, профессор кафедры криминалистики
Института права Башкирского государственного университета, доктор
юридических наук, профессор.

2. Аубакирова Анна Александровна, начальник кафедры профессио-
нально-психологической подготовки и управления ОВД Алматинской
академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, доктор юриди-
ческих наук, профессор.

3. Бардаченко Алексей Николаевич, начальник кафедры трасологии
и баллистики учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической
деятельности Волгоградской академии МВД России, кандидат юриди-
ческих наук, доцент.

4. Бобовкин Михаил Викторович, профессор кафедры исследования
документов учебно-научного комплекса судебной экспертизы Московско-
го университета МВД России им. В. Я. Кикотя, доктор юридических наук,
профессор.

5. Бочарова Ольга Станиславовна, доцент кафедры правовых дис-
циплин филиала Российского государственного социального универси-
тета в г. Минске Республики Беларусь, кандидат юридических наук.

6. Вехов Виталий Борисович, профессор кафедры безопасности
в цифровом мире Московского государственного технического универси-
тета им. Н. Э. Баумана (национального исследовательского универси-
тета), доктор юридических наук, профессор.

7. Галяшина Елена Игоревна, профессор кафедры судебных экспертиз
Московского государственного юридического университета им. О. Е. Кута-
фина (МГЮА), доктор юридических наук, профессор.

8. Досова Анна Владимировна, начальник кафедры основ экспертно-
криминалистической деятельности учебно-научного комплекса экспертно-
криминалистической деятельности Волгоградской академии МВД России,
кандидат юридических наук.

9. Дронова Ольга Борисовна, профессор кафедры криминалистической
техники учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической деятель-
ности Волгоградской академии МВД России, доктор юридических наук, доцент.

10. Зайцева Елена Александровна, профессор кафедры уголовного
процесса учебно-научного комплекса по предварительному следствию
в органах внутренних дел Волгоградской академии МВД России, доктор
юридических наук, профессор.

11. Зинин Александр Михайлович, профессор кафедры судебных экс-
пертиз Московского государственного юридического университета
им. О. Е. Кутафина (МГЮА), доктор юридических наук, профессор.

Жерновой М. Г., Журбенко А. М., Попов А. М.
Особенности
судебно-медицинской экспертизы
при железнодорожной травме

Гринченко С. В., Плотников Д. В.
Устройство для получения
экспериментальных следов
канала ствола гладкоствольного
огнестрельного оружия

**ИНФОРМАЦИОННЫЕ
ТЕХНОЛОГИИ В СУДЕБНО-
ЭКСПЕРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Думский А. В., Дубойский И. В.
Возможности компараторов
видеоспектральных
«Регула» в исследовании
пересекающихся штрихов

**НАУЧНАЯ ДИСКУССИЯ
И ОБМЕН ОПЫТОМ**

Стецюк М. Н., Катренко Д. В., Иванов Ю. Л.
Спанбонд и композитные нетканые
материалы типа СМС:
особенности производства,
диагностические признаки
и практика исследования

Исаков В. Д.
Закономерности формирования
пояска загрязнения по краям
входных огнестрельных
повреждений одежды

Репин А. В., Махлаев А. М.
Возможности использования
раствора черного судана
для выявления маслянистых следов
папиллярных узоров
с учетом механизма
и давности их образования

Досова А. В.
Роль трасологических исследований
в решении задач
техничко-криминалистической
экспертизы документов

71 *Zhernovoy M. G., Zhurbenko A. M., Popov A. M.*
On the features
of forensic medical examination
in case of railway injury

79 *Grinchenko S. V., Plotnikov D. V.*
Device for obtaining
experimental traces
of the bore of smoothbore firearm

**INFORMATION
TECHNOLOGY
IN FORENSIC ACTIVITIES**

88 *Dumski A. V., Duboiski I. V.*
Possibilities of "Regula" comparators
used for the examination
of intersecting strokes

**SCIENTIFIC DISCUSSION
AND EXPERIENCE EXCHANGE**

102 *Stetsyuk M. N., Katrenko D. V., Ivanov Yu. L.*
Spunbond and composite
nonwovens SMS:
specifics of production,
diagnostic characteristics
and examination practice

118 *Isakov V. D.*
Regularities of formation
of the wiping belt along the edges
of the entrance gunshot
wounds of clothing

127 *Repin A. V., Makhlaev A. M.*
Possibilities of using black sudan solution
for detection of oily traces
of papillary patterns
according to the mechanism
and time limitation of their formation

137 *Dosova A. V.*
The role of trace evidence studies
in solving problems of forensic technical
examination of documents



УДК 340.6
doi: 10.25724/VAMVD.A042

ОСОБЕННОСТИ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАВМЕ

Михаил Геннадиевич Жерновой*, **Алексей Михайлович Журбенко****,
Алексей Михайлович Попов***

* Станция скорой медицинской помощи Белгородской области, Белгород, Россия, Mihail_Zhernovoy@mail.ru

** Белгородский юридический институт МВД России им. И. Д. Путилина, Белгород, Россия, zhurbenkoal@yandex.ru

*** Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, Москва, Россия, pamtambov@yandex.ru

Аннотация. Об актуальности данного исследования свидетельствует тот факт, что в структуре транспортных травм железнодорожная занимает второе-третье место. Травмы, полученные в результате действия конструктивных частей подвижного состава, отличаются значительной тяжестью телесных повреждений, их исходом нередко является мгновенная смерть пострадавшего.

Цель статьи: рассмотреть характерные особенности судебно-медицинской экспертизы при подобной травме. Задача: выделить основные характерные повреждения при травматизме на объектах железнодорожного транспорта. Методологическую базу работы составили общенаучные методы познания: анализ, синтез, описание.

По результатам исследования систематизированы знания в области характерных повреждений, полученных пострадавшими на объектах железнодорожного транспорта.

С учетом специфики и обширности таких повреждений авторами сделан вывод о необходимости более детального изучения особенностей судебно-медицинской экспертизы в рамках рассмотрения вопроса транспортной травмы.

Ключевые слова: железнодорожная травма, подвижной состав, соударение, железнодорожное полотно, конструктивная особенность подвижного состава, вагон, механическое повреждение

Для цитирования: Жерновой М. Г., Журбенко А. М., Попов А. М. Особенности судебно-медицинской экспертизы при железнодорожной травме // Судебная экспертиза. 2022. № 4 (72). С. 71–78. doi: 10.25724/VAMVD.A042

ON THE FEATURES OF FORENSIC MEDICAL EXAMINATION IN CASE OF RAILWAY INJURY

Mikhail Gennadievich Zhernovoy*, **Alexey Mikhailovich Zhurbenko****,
Alexey Mikhailovich Popov***

* MUCH "Belgorod Region Emergency Medical Service Station", Belgorod, Russia, Mihail_Zhernovoy@mail.ru

© Жерновой М. Г., Журбенко А. М., Попов А. М., 2022



** Belgorod Law Institute of the Ministry of the Internal Affairs of Russia named after I. D. Putilin, Belgorod, Russia, zhurbenkoal@yandex.ru

*** Moscow Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation, Moscow, Russia, pamtamov@yandex.ru

Abstract. The relevance of this study is evidenced by the fact that the structure of railway injuries ranks second to third. Injuries caused by structural parts of the rolling stock are very serious and often result in immediate death.

The purpose of the article: to consider the characteristic features of forensic medical expertise in such an injury. Task: to highlight the main characteristic injuries at railway transport facilities. The methodological basis of the work was made up of general scientific methods of knowledge: analysis, synthesis, description.

The results of the study systematized knowledge in the field of characteristic damage received by victims at railway transport facilities.

Taking into account the specificity and breadth of such injuries, the authors conclude that it is necessary to study in more detail the features of forensic medical expertise in the framework of consideration of the issue of transport injury.

Keywords: railway injury, rolling stock, collision, railway track, structural feature, car, mechanical damage

For citation: Zhernovoy M. G., Zhurbenko A. M., Popov A. M. On the features of forensic medical examination in case of railway injury. Forensic Examination, 71–78, 2022. (In Russ.). doi: 10.25724/VAMVD.A042

Введение. Травматизм является основной причиной летальности на железнодорожном полотне, напрямую связан с динамическим движением локомотива и вагонов, инерционных сил и ускорения. Особого внимания заслуживает смерть от травматических повреждений на полотне железной дороги, которые могут возникать вследствие различных факторов и механизмов действия (см.: [1–8]).

Методология. Методологическую базу работы составили общенаучные методы познания: анализ, синтез, описание.

Результаты и их обсуждение. Железнодорожная травма по роду смерти чаще всего относится к несчастным случаям. Убийства и самоубийства на объектах железнодорожного транспорта встречаются реже. В экспертной практике бывают случаи инсценировки несчастного случая или самоубийства, когда труп пострадавшего сознательно переносится третьим лицом на железнодорожное полотно с целью скрыть повреждения от огнестрельного, колющего, режущего, колюще-режущего или тупого предмета.

Как отмечает пресс-служба ОАО «Российские железные дороги», травматизм граждан на объектах железнодорожного транспорта в первом квартале 2022 г. снизился на 12,3 % по сравнению с показателями аналогичного периода 2021 г. Основное снижение показателей травматизма зафиксировано в зоне движения поездов. К основным причинам травматизма на объектах железнодорожного транспорта были отнесены следующие: пересечение железнодорожных путей в не отведенных для этого местах (48,7 %), нахождение на пешеходном настиле во время следования подвижного состава (22,4 %) и попытки взобраться на платформу или спрыгнуть с нее (7,6 %).



Тяжесть и вариабельность повреждения при железнодорожной травме находятся в прямой зависимости от особенностей движения подвижного состава.

Первую группу составляют травмы, полученные в результате движения объекта железнодорожного транспорта. Наиболее тяжелые травмы образуются в результате попадания пострадавшего под движущийся поезд или при отбрасывании тела с железнодорожного полотна. Особого внимания заслуживают случаи детского травматизма на железной дороге, когда по невнимательности, в попытках пересечь железнодорожное полотно, ребенок попадает под поезд. Травмы носят не только случайный, но и производственный характер, например, при выполнении работ по ремонту подвижного состава. В случае если пострадавшее лицо находится около колеи железнодорожного полотна, травмы образуются от воздействия контура движущегося поезда либо предметов или грузов, выступающих за габариты грузовой платформы. Отдельно выделяют травмы, полученные в результате сдавливания между конструктивными элементами подвижного состава (автосцепной механизм, буфера). Различного рода травмы случаются при нецелевом использовании конструктивных особенностей подвижного состава и нарушении техники безопасности (проезд на крыше вагона, монтаж и установка конструктивно-несовместимых узлов и агрегатов). Электротравма на железнодорожном транспорте может быть вызвана контактом с высоковольтной линией при выполнении ремонтных работ и нарушении техники безопасности, а также по неосторожности (см.: [2–5; 9; 10]).

Во вторую группу входят факты случайной смерти, не находящиеся в прямой зависимости от движения объекта железнодорожного транспорта. Сюда можно отнести ремонтные работы на железнодорожном полотне; травмы, полученные при соударении со шлагбаумом; травматизм в ходе выполнения погрузочно-разгрузочных работ (см.: [2–5; 9; 10]).

Третья группа объединяет случаи суицида на объектах железнодорожного транспорта. Самоубийства могут осуществляться посредством укладывания различных частей тела на железнодорожное полотно, самовольного опрокидывания перед движущимся поездом, контакта с неизолированными токопередающими элементами. С целью суицида на объектах железнодорожного транспорта возможно применение огнестрельного, колющего, режущего или колюще-режущего оружия (см.: [2–5; 9; 10]).

Классифицировать повреждения на железнодорожных объектах с судебно-медицинской точки зрения целесообразно по действующему повреждающему фактору (см.: [2–5; 9; 10]).

К первой группе относят повреждения, возникающие при воздействии на повреждаемый объект колес поезда в результате их перекатывания через пострадавшего, находящегося на полотне железной дороги. Выделяют следующие элементы повреждений: следы-полосы (обтирания и давления), отчленение головы от тела (неполное и полное), расчленение тела на отдельные фрагменты (неполное и полное), отчленение конечностей (неполное и полное) (см.: [1–4]).

Во вторую группу включают повреждения от трения и соударений с железнодорожным полотном. Они возникают в основном вследствие механического воздействия на тело пострадавшего частей вагонов и локомотива, находящихся ниже основных рам (не считая колеса). При данном виде воздействия повреждающего



фактора на пострадавшего характерны следующие травмы: травматическое отделение конечностей от туловища, переломы костей скелета (открытые и закрытые), следы волочения, травматизация внутренних органов различной степени выраженности и тяжести, иногда наблюдается их выпадение сквозь зияющие полостные раны (см.: [1–4]).

К третьей группе относят преимущественно те повреждения, которые возникают вследствие отбрасывания тела конструктивными элементами движущегося поезда. В этом случае на теле пострадавшего будут обнаруживаться следы от удара, осаднения кожных покровов, кровоподтеки и гематомы различной степени выраженности, открытые и закрытые переломы костей скелета (см.: [1–4]).

Четвертая группа включает повреждения, возникающие преимущественно вследствие нахождения пострадавшего рядом с колеей в зоне габаритов поезда при его движении. При таком механизме воздействия характерные повреждения наносятся твердым предметом. Например, размозжение тела или его фрагментов возможно при сжатии между движущимся поездом и платформой (см.: [1–4]).

В пятую группу входят повреждения, возникшие в результате выпадения из состава, находящегося в движении. При падении под движущийся поезд типичными будут повреждения от воздействия на тело колес, узлов и агрегатов подвижного состава, которые находятся ниже рам. В этом случае основными на теле будут следы волочения. При выпадении из поезда, находящегося в момент получения пострадавшим травм в движении, исключая дальнейшее попадание тела под него, травмы будут схожи с теми, которые образуются при падении с высоты (см.: [1–4]).

Шестая группа повреждений аккумулирует в себе повреждения, характерные для электротравмы. Возникают при нахождении пострадавшего в момент поражения электрическим током на крыше локомотива или вагона при контакте с токопроводящими элементами. На кожных покровах образуются так называемые электрические метки. В случае если в последующем имело место падение тела с крыши подвижного состава, травмы будут идентичны тем, которые образуются при падении с высоты (см.: [1–4]).

Седьмая группа объединяет в себе повреждения, образующиеся вследствие сдавления тела между конструктивными элементами подвижного состава. К ним будут относиться закрытые и открытые переломы плоских и трубчатых костей скелета, размозжение и разрывы внутренних органов, сопровождающиеся массивными внутренними кровотечениями, кровоподтеками и гематомами, нарушение топографии внутренних органов и выдавливание их в полости тела с формированием травматических грыж. На кожных покровах будут наблюдаться характерные отпечатки слеодообразующей поверхности (см.: [1–4]).

Травмы, полученные на объектах железнодорожного транспорта, отличаются значительной тяжестью повреждений, нередко приводят к гибели пострадавшего на месте. Имеют характерные морфологические элементы, свойственные определенному, воздействующему на пострадавшего фактору (см.: [6; 9]).

При воздействии на кожные покровы тела колеса подвижного состава образуется полоса давления. Ее ширина может варьироваться от 7 до 13 см. Первые несколько часов после получения травмы имеет мягкую консистенцию, бледно-розового цвета. На исходе первых суток от момента получения повреждения



полоса давления приобретает плотность пергамента, цвет становится темно-коричневым (см.: [1; 7]).

По периферии полосы давления ближе к ее краю образуется участок осаднения кожных покровов, носящий название «полоса обтирания». Ее ширина значительно варьируется в диапазоне от 2 до 15 см. Полоса обтирания не формируется, если на теле пострадавшего было несколько слоев одежды (см.: [2; 9]).

При перекачивании колеса подвижного состава через тело пострадавшего возможно отчленение головы от тела, расчленение тела на несколько фрагментов, множественные переломы костей скелета. Характерной особенностью является то, что конец отломка отчлененной кости будет прямым, если по отношению к колее он обращен снаружи, а конец кости, обращенный внутрь по отношению к колее, будет косым. Особенности повреждения трубчатых костей зависят от локализации реборды (гребня колеса) по отношению к внутренней поверхности рельса, а именно к краю (см.: [3; 5]).

К характерным повреждениям на объектах железнодорожного транспорта, не ассоциированным с воздействием на пострадавшего колес подвижного состава, относят: сдавление тела или его фрагментов конструктивными деталями подвижного состава, следы волочения, загрязнение, расчленение тела и его фрагментация на отдельные части, разрывы кожных покровов и внутренних органов, отрывы конечностей. Следы волочения носят различный характер, на поверхности осаднения можно обнаружить фрагменты балластного слоя железнодорожного пути и следы смазочного материала. Отрывы конечностей чаще всего наблюдаются при ударе пострадавшего о конструктивные детали поезда, которые выступают за контур его габаритов, нередко случаи фиксации конечности за детали корпуса поезда (см.: [4; 9]).

Вследствие значительной силы со стороны движущихся объектов железнодорожного транспорта довольно часто случаются ситуации расчленения тела на несколько фрагментов, которые могут находиться на значительном удалении от места получения травмы. Это обусловлено высокой скоростью, большой инерцией и длинным тормозным путем подвижного состава. В таких случаях следов обтирания и полосы давления в местах отчленения конечностей не обнаружено (см.: [2; 4]).

Особый интерес представляют повреждения от действия подвижного состава, которые не являются типичными для травм, полученных на железнодорожном транспорте. К ним относят повреждения, образующиеся в результате отбрасывания тела от контура габаритов подвижного состава и, как следствие, дальнейшего соударения с различными предметами. В ходе такого воздействия формируются вдавления костей черепа, их переломы с повреждением структуры головного мозга, внутричерепные кровоизлияния и гематомы, разрывы органов и тканей, переломы костей скелета (см.: [3; 5]).

К нетипичным повреждениям на объектах железнодорожного транспорта относят симулирующие повреждения колющим, режущим, колюще-режущим, рубящим орудием или огнестрельные повреждения. Они формируются вследствие воздействия на тело выступающих элементов объекта железнодорожного транспорта, в результате повреждения кожных покровов осколками костей, когда имеют место открытые переломы. Верная интерпретация механизмов повреждений



и их сопоставление с характером полученных травм позволяют сделать правильные выводы о типичности либо нетипичности обнаруженных на теле повреждений для железнодорожной травмы. Отдельные вопросы использования специальных знаний в раскрытии и расследовании преступлений на объектах железнодорожного транспорта подробно освещены в научных исследованиях О. П. Грибунова, Е. А. Малыхиной, Е. В. Чиненова (см.: [2; 10; 11]).

Обнаружение на теле повреждений, нетипичных для травм, полученных на объектах железнодорожного транспорта, может указывать на иной механизм их получения с последующим переносом трупа на железнодорожное полотно с целью сокрытия истинных причин гибели пострадавшего. В данном случае существенно важен факт установления экспертами прижизненности получения повреждений. Большое значение придается гистологическому исследованию с целью выявления признаков начавшейся реактивной воспалительной реакции (см.: [1–4]).

При исследовании повреждений, полученных на объектах железнодорожного транспорта, необходимо иметь в виду, что количество крови, других биологических веществ на месте происшествия не всегда соответствует реальному объему повреждений. Подобные случаи объясняются стремительностью наступления момента смерти, грубой и обширной деформацией органов и тканей, резким спазмированием кровеносных сосудов. Развивающаяся в ряде случаев анемия травмированных тканей возникает вследствие воздействия на них большой массы подвижного состава (см.: [2–5; 9; 10]).

Повреждения вследствие действия рельсового транспорта встречаются и на производствах (заводы, шахты, карьеры). Их отличие от классических травм, полученных при действии железнодорожного транспорта, заключается в механизме возникновения и характере нанесенных повреждений. При травмировании пострадавшего движущейся вагонеткой часто не будет обнаруживаться полос сдавления в силу сравнительно небольшой скорости и массы самой вагонетки, по этой же причине редки расчленения. При столкновении с телом человека вагонетка нередко сходит с рельсов, а повреждения образуются при действии на тело ее конструктивных элементов (см.: [3–7; 9]).

На основании вышеизложенного следует очевидный вывод о необходимости более детального изучения проблематики судебно-медицинской экспертизы, в частности травм, полученных пострадавшим на объектах железнодорожного транспорта. Это связано прежде всего с многообразием и спецификой повреждений, необходимостью четко отграничить травмы, полученные в результате несчастного случая, или же возникшие в результате умышленного причинения вреда здоровью, либо приведшие к смерти потерпевшего.

Список источников

1. Буш М. П. Судебная медицина и судебная психиатрия: курс лекций. Иркутск: ВСИ МВД РФ, 2017. 260 с.
2. Грибунов О. П., Малыхина Е. А. Правовые аспекты назначения и производства отдельных видов судебных экспертиз // Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях: материалы VII Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 17–18 янв. 2019 г. Москва: РФ-Пресс, 2019. С. 126–130.



3. Датий А. В. Судебная медицина и психиатрия: учебник. 3-е изд. Москва: РИОР: ИНФРА-М, 2019. 294 с.
4. Дерягин Г. Б. Судебная медицина: учеб. для юрид. и мед. фак. Москва: Щит-М, 2012. 600 с.
5. Красильников С. В. Специальные познания при расследовании преступлений на железнодорожном транспорте // ПЭМ. 2013. № 3 (51). С. 45–46.
6. Крюков В. Н., Буромский И. В. Руководство по судебной медицине: учеб. пособие. Москва: Норма: ИНФРА-М, 2019. 656 с.
7. Судебная медицина: учебник / под общ. ред. В. Н. Крюкова. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Норма: ИНФРА-М, 2019. 432 с.
8. Судебная медицина и судебная психиатрия: курс лекций / сост. С. Н. Медведева. Краснодар: Краснодар. ун-т МВД России, 2014. 358 с.
9. Антонов А. Е., Рудов Д. Н. Об использовании специальных знаний в расследовании преступлений на железнодорожном транспорте // Проблемы правоохранительной деятельности. 2019. № 1. С. 17–22.
10. Грибунов О. П., Кравцова И. А. Особенности взаимодействия между субъектами правоохранительной деятельности при расследовании нераскрытых преступлений прошлых лет, совершенных на транспорте // Известия Тульского государственного университета. Серия «Экономические и юридические науки». 2019. № 1–2. С. 12–19.
11. Чернышев С. А., Чиненов Е. В. Проблемы организации производства новых видов экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях системы МВД России (по опыту экспертно-криминалистического центра УМВД России по Белгородской области) // Проблемы правоохранительной деятельности. 2016. № 4. С. 25–28.

References

1. Bush M. P. Forensic medicine and forensic psychiatry. Lectures. Irkutsk: East Siberian Institute of the Russian Ministry of Internal Affairs; 2017: 260. (In Russ.).
2. Grybunov O. P., Malykhina E. A. Legal aspects of the appointment and production of certain types of forensic examinations. In: Theory and practice of forensic examination in modern conditions: materials of the 7th International scientific and practical conference, 17–18 January 2019, Moscow. Moscow: RG-Press; 2019: 126–130. (In Russ.).
3. Datii A. V. Forensic medicine and psychiatry. Textbook. 3rd ed. Moscow: RIOR: INFRA-M; 2019: 294. (In Russ.).
4. Deryagin G. B. Forensic medicine. Textbook for juridical and medical faculties. Moscow: Shchit-M; 2012: 600. (In Russ.).
5. Krasilnikov S. V. Special knowledge in the investigation of crimes in railway transport. PEM, 45–46, 2013. (In Russ.).
6. Kryukov V. N., Buromsky I. V. Guide to forensic medicine. Textbook. Moscow: Norma: INFRA-M; 2019: 656. (In Russ.).
7. Forensic medicine. Textbook. Ed. by V. N. Kryukov. 2nd ed., rev. and add. Moscow: Norma: INFRA-M; 2019: 432. (In Russ.).
8. Forensic medicine and forensic psychiatry. Lectures. Ed. by S. N. Medvedev. Krasnodar: Krasnodar University of the Russian Ministry of the Internal Affairs; 2014: 358. (In Russ.).



9. Antonov A. E., Rudov D. N. On the use of specialized knowledge in the investigation of crimes in railway transport. Problems of law enforcement, 17–22, 2019. (In Russ.).

10. Gribunov O. P., Kravtsova I. A. Features of cooperation between law enforcement subjects in the investigation of unsolved crimes of the past years committed on transport. Bulletin of the Tula State University. Series "Economic and legal sciences", 12–19, 2019. (In Russ.).

11. Chernyshev S. A., Chinenov E. V. Problems of organization of production of new types of expertise in the expert-forensic subdivisions of the Russian Ministry of Internal Affairs system (based on the experience of the expert-forensic center of the Ministry of Internal Affairs of Russia in the Belgorod region). Problems of law enforcement, 25–28, 2016. (In Russ.).

Жерновой Михаил Геннадиевич,

врач ОГБУЗ «Станция скорой медицинской помощи
Белгородской области», кандидат медицинских наук;
Mihail_Zhernovoy@mail.ru

Журбенко Алексей Михайлович,

старший преподаватель кафедры криминалистики
Белгородского юридического института МВД России
им. И. Д. Путилина, кандидат экономических наук;
zhurbenkoal@yandex.ru

Попов Алексей Михайлович,

доцент кафедры криминалистики Московской академии
Следственного комитета Российской Федерации,
кандидат юридических наук, доцент; pamtambov@yandex.ru

Zhernovoy Mikhail Gennadievich,

doctor of the MUCH "Belgorod Region Emergency Medical Service Station",
candidate of medical sciences; Mihail_Zhernovoy@mail.ru

Zhurbenko Alexey Mikhailovich,

senior lecturer of the department of criminalistics
of the Belgorod Law Institute
of the Ministry of the Internal Affairs of Russia named after I. D. Putilin,
candidate of economic sciences; zhurbenkoal@yandex.ru

Popov Alexey Mikhailovich,

associate professor of the department of criminology
of the Moscow Academy of the Investigative Committee
of the Russian Federation, candidate of juridical sciences,
associate professor; pamtambov@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 01.08.2022; одобрена после рецензирования 05.09.2022; принята к публикации 10.11.2022.

The article was submitted 01.08.2022; approved after reviewing 05.09.2022; accepted for publication 10.11.2022.

* * *