



Научная статья

УДК 343

<https://doi.org/10.33874/2072-9936-2025-0-5-49-59>

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОИЗВОДСТВА СУДЕБНОЙ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Дмитрий Юрьевич Яковлев

Иркутский институт (филиал) Всероссийского государственного
университета юстиции (РПА Минюста России), 664011,
Россия, г. Иркутск, ул. Некрасова, д. 4
dmitrii-iakovlev@mail.ru

Аннотация

Судебная автотехническая экспертиза является одним из наиболее сложных видов судебных экспертиз. Сложности возникают как при осмотре места дорожно-транспортного происшествия, так и на этапах подготовки и проведения экспертного исследования. В статье обсуждаются вопросы классификации судебных автотехнических экспертиз, тактики назначения и производства указанного вида судебных экспертиз, особенностей постановки вопросов судебному эксперту, оценки заключения эксперта. Методологической основой работы является положение теории познания и общей теории судебной экспертологии. В ходе исследования были использованы следующие методы: сравнительно-правовой, формально-логический, диалектический, системно-структурный и функциональный.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; судебная автотехническая экспертиза; криминалистическая идентификация; криминалистическая диагностика; стратегия назначения и производства судебной автотехнической экспертизы.

Для цитирования: Яковлев Д. Ю. Некоторые вопросы назначения и производства судебной автотехнической экспертизы // Вестник Российской правовой академии. 2025. № 5. С. 49–59. <https://doi.org/10.33874/2072-9936-2025-0-5-49-59>

Research Article

SOME ISSUES OF APPOINTMENT AND PRODUCTION OF FORENSIC AUTOMOTIVE EXPERTISE

Dmitry Yu. Yakovlev

Irkutsk Institute (Branch) of All-Russian State University of Justice, 4 Nekrasova St.,
Irkutsk, 664011, Russia
dmitrii-iakovlev@mail.ru

Abstract

Forensic auto-technical examination is one of the most complex types of forensic examinations. Difficulties arise both during the examination of the scene of a traffic accident and during the stages of preparation and conduct of an expert examination. The article discusses the classification of forensic auto-technical examinations, the tactics of assigning and conducting this type of forensic examination, the specifics of asking questions to a forensic expert, and the evaluation of an expert's conclusion. The methodological basis of the work is the theory of knowledge and the general theory of forensic expertology. The following methods were used during the research: comparative legal, formal-logical, dialectical, systemic-structural, and functional.

Keywords: traffic accident; forensic automotive technical expertise; forensic identification; forensic diagnostics; strategy of appointment and production of forensic automotive expertise.

For citation: Yakovlev D. Yu. Some Issues of Appointment and Production of Forensic Automotive Expertise. *Herald of the Russian Law Academy*, 2025, no. 5, pp. 49–59. (In Russ.) <https://doi.org/10.33874/2072-9936-2025-0-5-49-59>

Введение

Дорожно-транспортное происшествие характеризуется ограниченным временем развития его механизма. В этой связи при расследовании преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств установить фактические обстоятельства произшедшего на основании показаний очевидцев, потерпевших или виновника не представляется возможным. Одним из путей решения указанной проблемы является назначение и производство различных судебных экспертиз.

В связи с этим особую актуальность приобретает рассмотрение предмета, объекта, видов, требований, предъявляемых к экспертам, и ряда других вопросов при-

менения специальных знаний при расследовании уголовных дел указанной категории. Нельзя не согласиться с И. Р. Астановым, утверждающим, что экспертиза играет ключевую роль в ходе дознания и предварительного следствия [1, с. 31]. В данном случае речь идет о расследовании преступлений вообще, но это положение особенно актуально при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения. Следует понимать, что результаты назначенных и выполненных судебных экспертиз в данном случае образуют ядро доказательственной базы. Это подтверждает проведенный нами анализ уголовных дел, возбужденных по ст. 264, 264.1 Уголовного кодекса РФ (далее – УК РФ). Следователями (дознавателями) в 76% случаев назначалось не менее четырех экспертиз, а в 24% – не менее пяти.

Только экспертами Российского федерального центра судебных экспертиз Министерства юстиции РФ за год выполняется около 12 500 экспертиз по уголовным делам, возбужденным по факту преступных нарушений правил безопасности и эксплуатации транспортных средств.

На практике часто возникают проблемы, связанные с назначением и производством судебных экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Это в первую очередь затруднения при определении рода (вида) назначаемой судебной экспертизы, количества и объема материалов, направляемых на исследование, и формулировании вопросов, выносимых на разрешение судебной экспертизы. Трудности создают и проблемы организационно-технического характера.

1. Классификация судебных автотехнических экспертиз

Нужно отметить, что при расследовании преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств наиболее часто назначаются судебные автотехнические экспертизы. Следует понимать, что в структуру судебной автотехнической экспертизы (род экспертных исследований) включены несколько видов различных экспертиз, каждая из которых решает свои, присущие только ей, задачи. По мнению Е. Р. Россинской, классификация судебной автотехнической экспертизы может быть представлена следующим образом:

1. Инженерно-психофизиологическая экспертиза состояния и индивидуальных особенностей водителя транспортного средства и других участников ДТП:

1.1. Установление возможности правильного восприятия водителем создавшейся опасной или аварийной дорожной обстановки перед ДТП. Установление возможности выполнения конкретным водителем в установленный отрезок времени необходимых действий в опасной или аварийной дорожной обстановке.

1.2. Установление времени реакции конкретного водителя на возникновение опасной дорожной ситуации (появление препятствия движению) в зависимости от индивидуальных психофизиологических особенностей водителей и условий появления препятствия движению и др.

2. Диагностическая экспертиза технического состояния автомототранспорта, состоящая из следующих подвидов:

2.1. Диагностическая экспертиза технического состояния автомототранспорта:

2.1.1. Установление технического состояния транспортных средств и их узлов, механизмов и деталей для определения его соответствия установленным требованиям стандартов, нормативов в сфере безопасности.

2.1.2. Определение технических неисправностей у транспортного средства, а также отдельных узлов, механизмов и деталей.

2.1.3. Определение времени возникновения неисправности транспортного средства и ее причины.

2.1.4. Установление причинно-следственной связи между действиями водителя и появлением неисправности у транспортного средства.

2.1.5. Определение наличия у водителя возможности предотвращения ДТП при имеющемся в момент ДТП техническом состоянии транспортного средства.

2.1.6. Установление у водителя наличия возможности предотвращения ДТП при техническом состоянии ТС, соответствующем установленным стандартам и нормативам в сфере безопасности.

2.1.7. Определение степени воздействия неисправности ТС на возникновение и развитие дорожно-транспортного происшествия.

2.1.8. Установление у водителя и должностных лиц, ответственных за эксплуатацию ТС в технически исправном состоянии, возможности своевременно обнаружить неисправности ТС и предотвратить ДТП.

2.2. Комплексная диагностическая металловедческая экспертиза деталей транспортных средств:

2.2.1. Установление состояния внешнего освещения транспортного средства (включенного, невключенного) в момент ДТП по термическим изменениям нитей накаливания и др.

2.2.2. Определение соответствия материала изготовления деталей транспортного средства ГОСТам, техническим условиям и другой нормативной документации.

2.2.3. Установление включенного (невключенного) состояния фар транспортного средства в момент ДТП по имеющимся изменениям держателей и нитей накаливания.

2.2.4. Установление характера излома детали или механизма.

2.3. Диагностическая экспертиза технического состояния городского электротранспорта, гусеничных и специальных машин.

3. Диагностическая экспертиза технического состояния дороги, дорожных обустройств и условий окружающей среды на участке ДТП:

3.1. Установление категории дороги на месте ДТП по геометрическим параметрам дороги, виду и состоянию покрытия ее проезжей части.

3.2. Определение технической возможности предотвращения ДТП на данном участке дороги.

3.3. Исследование дорожных условий на месте ДТП (наличие и состояние средств регулирования, состояние дорожного покрытия проезжей части, обочин и других элементов полосы отвода).

3.4. Определение характеристик и коэффициентов автомобильной дороги на месте ДТП (коэффициент сцепления, коэффициент сопротивления качению, величины замедления).

3.5. Установление обстоятельств, связанных с дорожными условиями на месте ДТП, способствовавших или могущих способствовать возникновению дорожно-транспортного происшествию.

4. Экспертиза механизма различных видов ДТП, включающая в себя следующие исследования:

4.1. Экспертиза столкновений транспортных средств, наездов на стоящий транспорт и неподвижное препятствие:

4.1.1. Установление траектории и характера движения как транспортного средства (торможение, разгон, равномерное движение), так и других участников ДТП в момент, предшествующий происшествию.

4.1.2. Исследование механизма ДТП на всех стадиях его развития.

4.1.3. Определение скорости движения как транспортного средства, так и других участников ДТП в момент возникновения опасной дорожной обстановки по следам торможения или другим путем.

4.1.4. Установление тормозного и остановочного пути транспортного средства.

4.2. Экспертиза механизма происшествия при наезде на пешехода:

4.2.1. Определение характера движения и траектории транспортного средства до наезда на пешехода.

4.2.2. Определение места наезда (удара) на пешехода.

4.3. Экспертиза опрокидывания транспортного средства:

4.3.1. Установление технической причины потери устойчивости и опрокидывания транспортного средства.

4.3.2. Установление характера движения и траектории движения транспортного средства до его опрокидывания.

4.4. Экспертиза действий водителя транспортного средства:

4.4.1. Определение соответствия действий водителя в данной дорожной обстановке требованиям, установленным правилами в сфере безопасности движения.

4.4.2. Определение причинно-следственной связи между действиями водителя по управлению транспортным средством и наступившими в результате ДТП последствиями [2, с. 432].

2. Особенности назначения судебной автотехнической экспертизы

Вне зависимости от вида судебной автотехнической экспертизы ее назначение и производство включает три этапа: подготовительный, рабочий (операционный) и заключительный.

Подготовительный этап включает в себя решение следующих задач:

1) определение необходимости назначения и предмета экспертного исследования и формулирование вопросов на разрешение эксперта;

2) сбор необходимых исходных данных и определение содержания и объема материалов, представляемых на экспертное исследование;

3) определение экспертного учреждения, где планируется проведение экспертизы, или эксперта-автотехника, если таковой не является сотрудником экспертного учреждения.

Очевидно, что экспертиза назначается тогда, когда необходимым становится использование специальных знаний при расследовании преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Считаем, что такая необходимость возникает в следующих случаях:

1) потребность в установлении новой и проверке имеющейся информации о фактических обстоятельствах расследуемого уголовного дела;

2) невозможность установления фактических обстоятельств без использования специальных знаний в области судебной автотехники;

3) необходимость закрепления установленных фактических обстоятельств в заключении эксперта как источнике доказательств.

При этом, по нашему мнению, решение о необходимости назначения судебной автотехнической экспертизы может приниматься только при соблюдении всех указанных условий.

После принятия решения о производстве экспертизы следователю (дознавателю) необходимо определиться с перечнем вопросов, выносимых на разрешение.

А. В. Дулов считает, что «от продуманности содержания вопросов, тщательной формулировки каждого из них нередко зависит полнота и быстрота проведения экспертизы» [3, с. 25].

Нередко следователи ограничиваются вопросами общего характера, содержащимися в методической литературе, без привязки к конкретной ситуации:

1. Имелась ли у водителя техническая возможность предотвращения ДТП?

2. Соответствовали или нет действия водителя с технической точки зрения требованиям безопасности дорожного движения?

3. Какими требованиями Правил дорожного движения в данной дорожной обстановке следовало руководствоваться водителю?

Характер преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств определяет перечень конкретных вопросов на разрешение экспертизы.

Если следователь имеет дело с наездом на пешехода, то разрешению в первую очередь подлежат следующие вопросы:

1. Какова была скорость транспортного средства к моменту начала торможения и (или) в момент наезда на пешехода?

2. Какова длина остановочного пути автомобиля при заданных условиях?

3. Каково время, необходимое для полной остановки транспортного средства?

4. Каково время движения пешехода к месту наезда с момента возникновения опасной дорожной ситуации?

5. Имелась ли возможность у пешехода удалиться на безопасное расстояние от полосы движения транспортного средства при своевременном торможении автомобиля?

Правильность формулирования вопросов напрямую зависит от осведомленности следователя о возможностях автотехнической экспертизы и определения ее вида (подвида).

Кроме того, вид экспертизы определяет и необходимый перечень материалов, направляемых на экспертное исследование. К числу основных требований относятся подлинность, пригодность и полнота. Необходимо также учитывать и специфику производства данного вида экспертизы. После совершения дорожно-транспортного происшествия транспортное средство помещается на специальную стоянку, соответственно, следователю необходимо продумать механизм передачи автомобиля эксперту для последующего производства судебной экспертизы.

В целом объем и содержание направляемых на экспертное исследование материалов напрямую зависят и от вида экспертного исследования, и от задач экспертизы, и от ее специфики. При исследовании дорожно-транспортного происшествия, связанного с наездом на пешехода, необходимо предоставить в распоряжение эксперта данные, касающиеся типа, марки и модели транспортного средства, его технического состояния с указанием типа и исправности или неисправности его тормозной и рулевой систем, шин, осветительных и светоотражающих приборов. Значение имеют и сведения, отражающие количество пассажиров, находившихся в салоне транспортного средства, тип и массу перевозимого груза. Отдельно представляются сведения о виде и состоянии дорожного покрытия. Поскольку речь идет о наезде на пешехода, необходимо указать, в какой момент движения произошел наезд, какой частью автомобиля произошло столкновение. Немаловажно отразить видимость в момент дорожно-транспортного происшествия и обзорность с места водителя. Важна информация о скорости и направлении движения участников происшествия, их изменении, а также о психофизиологическом состоянии водителя и пешехода.

Все перечисленные и не только данные о преступном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств находятся в разных источниках, которые можно объединить в три группы:

1) материалы предварительного и судебного следствия. Находящаяся в них информация может носить объективный и субъективный характер. Так, расположение транспортных средств, трупа на месте происшествия, наличие или отсутствие и состояние дорожной разметки, состояние дорожного полотна зафиксированы в протоколе осмотра места происшествия и объективны по своей сути, в то время как показания свидетелей, потерпевшего и виновного – субъективны;

2) справочные данные. К их числу можно отнести информацию о массе, максимальной скорости автомобиля, характеристиках профиля дороги и т.п.;

3) расчетно-аналитические данные. Такая информация содержится в описании различных экспертных методик, получена на основании расчетов с вычислением достоверности получаемых результатов.

Два последних источника информации преимущественно используются экспертом и, как правило, в тех случаях, когда в материалах, направляемых на экспертизу, не в полной мере нашли отражение данные протоколов осмотра места происшествия, проверки показаний на месте, следственного эксперимента. В этом случае выводы эксперта зачастую носят вероятностный характер. При этом выход из обозначенной проблемной ситуации нам видится в применении специальных автотехнических знаний самим следователем до назначения судебной автотехнической экспертизы или в обращении следователя к помощи специалиста – автотехника при проведении первоначальных и последующих следственных действий.

Другим проблемным вопросом, возникающим при назначении автотехнической экспертизы, является возможность эксперта самостоятельно отбирать необходимые для исследования материалы, оценивая исходные данные. Речь идет о тех случаях, когда следователь представляет эксперту все материалы уголовного дела, ссылаясь на необходимость и возможность эксперта отобрать необхо-

димые для производства исследования. Эта проблема довольно давно обсуждается в криминалистической литературе. Так, Ю. Г. Корухов справедливо отмечал, что «проблема эта в достаточной мере сложна, так как формально закон не признает эксперта к категории лиц, которым предоставлено в уголовном процессе право оценки доказательств» [4, с. 147]. М. Г. Любарский и В. Г. Пеков отмечали, что оценка представленных доказательств в качестве исходных данных для производства по ним экспертизы с целью принятия решения по их отбору не является компетенцией эксперта [5, с. 274]. Прямо противоположной точки зрения придерживаются Н. Б. Лягушкин с соавторами. По их мнению, эксперт может давать оценку таким исходным данным, установление которых требует использования специальных знаний [6, с. 12].

Вероятно, возможность разрешения указанной проблемной ситуации лежит в плоскости ограничения специальных и общих знаний. Давать юридическую оценку поступившим на исследование фактическим обстоятельствам эксперт не вправе, однако оценивать поступившую информацию с применением специальных знаний эксперт в состоянии. Он может оценить техническую составляющую представленной информации, например скорость движения автомобиля при конкретной дорожной ситуации. Более того, по нашему мнению, изучение и оценка материалов, поступивших на исследование, с точки зрения их достоверности и полноты является обязательной составляющей любого экспертного исследования. При обнаружении признаков неполноты или недостоверности полученной исходной информации эксперту необходимо в установленном законом порядке обратиться к лицу, назначившему судебно-экспертное исследование.

Невозможно обойти вниманием и вопрос о времени назначения судебно-автотехнической экспертизы. В уголовно-процессуальном законодательстве отсутствуют прямые указания на время назначения той или иной экспертизы. Более того, действующий Уголовно-процессуальный кодекс РФ (далее – УПК РФ) позволяет назначить и провести экспертизу и до возбуждения уголовного дела, поэтому такая форма использования специальных знаний может применяться на любом этапе расследования уголовного дела. Поэтому автотехническую экспертизу желательно проводить на первоначальном этапе расследования преступлений, но только после получения всего массива информации, необходимого для получения категоричных выводов эксперта.

Согласно ст. 14 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73 «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» проведение судебной автотехнической экспертизы поручается конкретному эксперту руководителем экспертного учреждения. Следователь (дознаватель), суд указывают лишь наименование экспертного учреждения, в котором планируется производство судебной экспертизы. Исключение из этого правила составляют случаи назначения судебной экспертизы негосударственным судебным экспертам, если последние не являются сотрудниками негосударственных судебно-экспертных учреждений. Однако перед назначением судебной экспертизы лицу, выносящему постановление о проведении экспертизы, следует убедиться в компетентности эксперта, оценить его профессиональные качества, убедиться в отсутствии оснований к отводу

эксперта (ст. 70 УПК РФ). Компетентность эксперта-автотехника может быть подтверждена наличием у него диплома о высшем профильном образовании (инженер по эксплуатации транспортных средств, инженер-технолог наземного транспорта, инженер транспортно-технологических машин и комплексов и т.п.), а также документами, подтверждающими наличие стажа работы по специальности, наличием научных разработок в соответствующей отрасли, авторских свидетельств и патентов на изобретения. Кроме того, при оценке компетентности эксперта-автотехника желательно учитывать количество и качество ранее проведенных этим специалистом экспертиз и исследований, их полноту, объективность, достоверность и достаточность, научную обоснованность. При этом нельзя не согласиться с позицией профессора Россинской, справедливо отмечающей, что только лишь наличие диплома о профильном высшем образовании еще не подтверждает компетенцию эксперта [2, с. 107]. Исходя из этого производство сложных экспертиз, требующих использования специальных знаний в области судебной автотехнической экспертизы, применения сложной, высокоточной аппаратуры и научных методов исследования, следует поручать наиболее опытным, квалифицированным экспертам государственных и негосударственных судебно-экспертных учреждений.

Требование объективности эксперта заключается в поручении проведения судебной автотехнической экспертизы лицу, незаинтересованному в исходе дела.

Анализ следственной практики показывает, что в небольших городах и районах отсутствуют эксперты-автотехники. Это лишает следователя возможности присутствовать при производстве судебной автотехнической экспертизы. Однако переоценить значимость такого взаимодействия невозможно. Участие следователя в производстве экспертного исследования, особенно с выездом на место происшествия, позволяет следователю оценить степень научной разработанности, достоверность и целесообразность применения экспертной методики в конкретном случае; оценивать полноту и отсутствие различных экспертных ошибок, в случае необходимости формулировать вопросы и выносить постановление о производстве дополнительных экспертиз. Кроме того, участие позволяет получать информацию, необходимую для построения следственных версий, проведения следственных действий и оперативно-разыскных мероприятий.

Неразрешенной до сегодняшнего дня проблемой остается оценка следователем выбранной экспертом методики проведения экспертного исследования и заключения эксперта в целом. Р. С. Белкин в свое время справедливо отмечал, что суд и следствие «для такой оценки должны обладать теми же познаниями, что и эксперт» [7, с. 124]. Решение этой проблемы видится в привлечении для оценки заключения эксперта – специалиста, обладающего специальными знаниями в области судебной автотехники. Очевидно, что компетентный орган, назначивший экспертизу (суд, следователь (дознаватель)), вполне в состоянии самостоятельно оценить формальную (юридическую) сторону заключения эксперта, тем более формальные требования к этому процессуальному документу закреплены в диспозиции ст. 204 УПК РФ. Соответствие или несоответствие конкретного заключения эксперта этим требованиям вполне может установить лицо, вынесшее постановление о назначении экспертизы. Таким образом, процессуальные ошибки эксперта легко выявляемы. Однако

оценка содержательной стороны экспертного заключения всегда вызывает затруднения у юриста – лица, не только не имеющего специальных знаний в области судебной автотехники, но и инженерного, технического образования вообще. Незнание терминологического аппарата, непонимание сути экспертной методики, а порой и незнание ведомственных нормативно-правовых актов лишает следователя (дознавателя), судью возможности оценить полученное заключение эксперта. Сложности возникают еще и потому, что судебная автотехническая экспертиза – это относительно молодой вид самостоятельных экспертных исследований. Тем не менее начиная с 1959 г. экспертами-автотехниками и инженерами автомобильной техники активно разрабатывались и внедрялись методики экспертного исследования. По существовавшим до недавнего времени правилам, такие методики публиковались только в специальной литературе. Это приводило к трудностям в отыскании таких методик как экспертами, так и следователями (дознавателями), судьями.

Заключение

Таким образом, решение указанных вопросов позволит в значительной степени повысить эффективность проводимых экспертных исследований в области судебной автотехники.

Пристатейный библиографический список

1. Астанов И. Р. Генезис, современное состояние и перспективы развития института судебных экспертиз: проблемы и пути их решения // Эксперт-криминалист. 2015. № 3.
2. Россинская Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе : монография. 4-е изд., перераб. и доп. М. : Норма ; ИНФРА-М, 2020.
3. Дулов А. В. Избранные труды. Минск : ЮрСпектр, 2024.
4. Корухов Ю. Г. Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. М. : Норма ; ИНФРА-М, 1998.
5. Любарский М. Г., Пеков В. Г. Автотранспортные происшествия и их расследование. М. : Госюриздан, 1962.
6. Лягушкин Н. Б. К вопросу о праве судебного эксперта на оценку исходных данных // Вопросы судебной экспертизы. Ростов-на-Дону, 1964. Вып. 2.
7. Белкин Р. С. Курс криминалистики : в 3 т. Т. 3 : Криминалистические средства, приемы и рекомендации. М. : Юристъ, 1997.

References

1. Astanov I. R. Genesis, Current State and Prospects of Development of the Institute of Forensic Examinations: Problems and Solutions. *Expert Criminalist*, 2015, no. 3. (In Russ.)
2. Rossinskaia E. R. Forensic Examination in Civil, Arbitration, Administrative and Criminal Proceedings: Monograph. 4th ed. Moscow: Norma; INFRA-M, 2020. (In Russ.)

3. *Dulov A. V. Selected Works.* Minsk: IurSpektr, 2024. (In Russ.)
4. *Korukhov Iu. G. Criminalistic Diagnostics in the Investigation of Crimes.* Moscow: Norma; INFRA-M, 1998. (In Russ.)
5. *Liubarskii M. G., Pekov V. G. Motor Vehicle Accidents and Their Investigation.* Moscow: Gosizdat, 1962. (In Russ.)
6. *Liagushkin N. B. On the Right of a Judicial Expert to Assess the Initial Data.* In *Issues of Forensic Examination.* Rostov-on-Don, 1964. Vol. 2. (In Russ.)
7. *Belkin P.S. Course of criminalistics.* In 3 vols. Vol. 3: *Criminalistic Tools, Techniques and Recommendations.* Moscow: Iurist, 1997. (In Russ.)

Сведения об авторе:

Д. Ю. Яковлев – кандидат юридических наук, доцент.

Information about the author:

D. Yu. Yakovlev – PhD in Law, Associate Professor.

Статья поступила в редакцию 26.06.2025; одобрена после рецензирования 04.08.2025; принята к публикации 06.10.2025.

The article was submitted to the editorial office 26.06.2025; approved after reviewing 04.08.2025; accepted for publication 06.10.2025.