

Д. Д. Селюков. Сущность причинности в судебных экспертизах дорожно-транспортного преступления

Д. Д. Селюков,
доцент кафедры «проектирование дорог»
Белорусского национального
технического университета
кандидат технических наук доцент
(г. Минск, Республика Беларусь)

Статья посвящена анализу причинности в исследовании негативного результата функционирования системы «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения» и применению системно-функционально-деятельностного детерминированного метода в судебной автодорожной экспертизе дорожно-транспортного преступления.

Ключевые слова: причинность¹; судебная экспертиза²; дорожно-транспортное преступление³; судебная автодорожная экспертиза дорожно-транспортного преступления.

¹ Причинность – генетическая связь между отдельными состояниями видов и форм материи в процессах её движения и развития. Возникновение любых объектов и систем и изменение их свойств во времени имеют свои обоснования (причины), а вызываемые ими изменения называются следствиями. Сущность причинности – порождение причиной следствия. На основе общей теории причинности в криминалистике разрабатывается криминалистическое учение о причинности – частная криминалистическая теория, объектами которой являются отношения причинности между криминалистическими значимыми предметами, явлениями и процессами [1, с. 165].

² Судебная экспертиза – одна из форм использования научно-технических достижений в уголовном, гражданском, административном и хозяйственном процессах. Она является самостоятельной процессуальной формой получения новых и уточнения (проверки) имеющихся вещественных доказательств [2, с. 74–75]. Судебная экспертиза дорожно-транспортного преступления – род судебной экспертизы, объектом исследования которой является негативный результат функционирования сложной социально-детерминированной биотехнической функциональной системы «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения», который включает:

- научное исследование всех аспектов дорожно-транспортного преступления;
- установление дефектов в элементах сложной социально-детерминированной биотехнической функциональной системы «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения», её внутриэлементных, межэлементных и межсистемных связей;
- определение имеется ли техническая и (или) психофизиологическая причинно-следственная связь между дефектом системы и дорожно-транспортным преступлением [3, с. 395].

³ Дорожно-транспортное преступление – это уголовно-наказуемое дорожно-транспортное происшествие [4, с. 27].

С 29
ББК 67.52
УДК 343.983.25
ГРНТИ 10.85.31
Код ВАК 12.00.12

The essence of causality in the forensic examination of road traffic offenses

D. D. Selyukov,
associate professor of department “planning of roads” of BNTU,
candidate of engineering sciences
(city Minsk, Republic of Belarus)

This article analyzes the causality in the negative results of the study functioning of the system «the driver – vehicle – road conditions» and the use of system-function-activity-determined method in examination of road traffic offenses.

Keywords: causality, judicial examination of road-transport crime, judicial road-transport examination of road and transportation crime.

Различают следующие виды судебных экспертиз дорожно-транспортного преступления (далее ДТПр) в зависимости от объекта исследования в системе «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения» (далее ВТСУДД):

– «водитель» – судебная психофизиологическая экспертиза, исследующая психофизиологические возможности и состояние водителя при управлении транспортным средством на месте преступления в период от конфликтной ситуации до аварийной ситуации. Несмотря на её возможности, указанные кандидатом юридических наук, доцентом Р. Г. Зориным [5, с. 121–131], она до сих пор не создана ни в России, ни в Республике Беларусь;

– «транспортное средство» – судебная автотехническая экспертиза, изучающая конструктивные особенности и эксплуатационное состояние транспортного средства в месте и времени совершения преступления и установление технической причинно-следственной связи между транспортным средством и преступлением;

– «условия дорожного движения»⁴ – судебная автодорожная экспертиза, исследующая конструктивные особенности и эксплуатационное состояние автомобильной дороги и улицы в месте и времени совершения преступления и установление технической причинно-следственной связи между условиями дорожного движения и преступлением.

Поскольку ДТПр является негативным результатом функционирования системы ВТСУДД, то все элементы системы и связи между ними можно назвать сопутствующими⁵ причинами его появления.

Отношение к причинам⁶ возникновения ДТПр изменялось по мере автомобилизации и познания сущности причины. На раннем этапе автомобилизации причину ДТПр видели только в технических неисправностях и конструктивном недостатке транспортного средства. Затем причину ДТПр видели в несовершенстве гужевой дороги, которую использовали для движения транспортного средства. Длительное время причину ДТПр ищут в водителе, сознательно или невольно нарушающего

⁴ Условия дорожного движения – реальная обстановка на дороге, в которой находится транспортное средство и водитель в данный момент или в момент дорожно-транспортного происшествия (дорожные условия, транспортный и пешеходный поток, метеорологические условия). Дорожные условия – совокупность геометрических параметров, транспортно-эксплуатационных качеств дороги, дорожных покрытий, элементов обустройств и обстановки, непосредственно влияющие на условия дорожного движения в данном месте на дороге или в месте дорожно-транспортного происшествия. Транспортный поток – совокупность транспортных средств, движущихся по дороге в данный момент или в момент дорожно-транспортного происшествия [6, с. 259, 266]. Пешеходный поток – движение пешеходов по тротуару улицы, обочине автомобильной дороги, пешеходной дорожке или на пересечении с транспортным потоком в данном месте или в момент дорожно-транспортного происшествия. Метеорологические условия – состояние атмосферы, характеризуемое значениями метеорологических элементов в данный момент или в момент дорожно-транспортного происшествия. К метеорологическим элементам относят атмосферное давление, температуру и влажность воздуха, ветер, осадки, туман, метель, солнечная радиация, гололед и др. Их характеризуют интенсивностью, действием и последствием [7, с. 6].

⁵ Сопутствующее – это то, что тесно связано с чем-либо.

⁶ Причины дорожно-транспортного происшествия – это нарушение правил дорожного движения (водителями, велосипедистами, возчиками, пешеходами и пассажирами); содержание автомобильной дороги и улицы в состоянии, не отвечающем безопасности дорожного движения; неисправности транспортных средств и условий, при которых запрещается их участие в дорожном движении [8, с. 432–433].

директивные нормы Правил дорожного движения или применившего неверные приёмы управления.

Причины ДТПр классифицируют по различным основаниям: внутренние и внешние, главные и неглавные, объективные⁷ и субъективные⁸, технические и психофизиологические, частные и единичные, прямые⁹ и косвенные¹⁰, сопутствующие¹¹ и т. д. Существует бесчисленное многообразие форм взаимодействия и взаимообусловленности между элементами сложной социально-детерминированной функциональной биомеханической системы ВТСУДД и связей между ними (рис. 1) [10; 11, с. 64].

Упрощённая схема системы ВТСУДД служит основой для решения конкретных задач судебной автодорожной экспертизы ДТПр, что позволяет конкретизировать изучаемую связь и устанавливать закономерность между признаком дорожных условий и ДТПр [12–21]. При этом отдельные технические решения защищены патентами на изобретения Республики Беларусь, например, [22–31].

⁷ Объективные причины ДТПр – это причины, связанные с конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием транспортного средства и дороги.

⁸ Субъективные причины ДТПр – это причины, связанные с участником дорожного движения, чаще всего с водителем.

⁹ Прямые причины дорожно-транспортного происшествия – это те, которые устанавливаются работниками ГАИ (ГИБДД) на основе инструкций на месте происшествия и заносятся в карточку учёта дорожно-транспортного происшествия [8, с. 438].

¹⁰ Косвенные причины дорожно-транспортного происшествия – это те причины, которые выявляются лишь в ходе исследования [8, с. 438].

¹¹ Сопутствующие причины совершения ДТПр – это неудовлетворительные дорожные условия [9, с. 162].

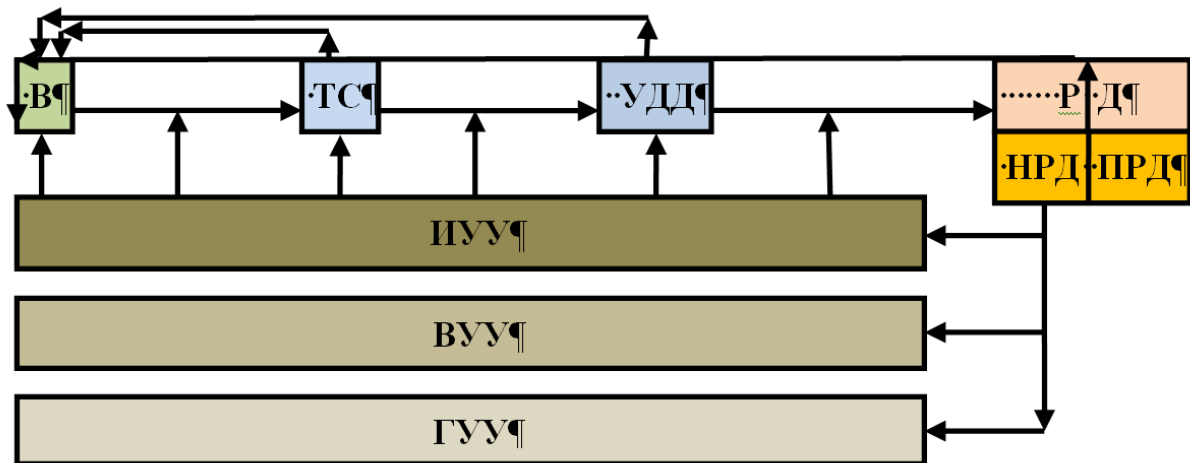


Рис. 1. Упрощённая схема системы ВТСУДД с прямыми и обратными связями, влияющими на ДТПр: **В** – водитель; **ТС** – транспортное средство; **УДД** – условия дорожного движения; **РД** – результат движения; **НРД** – негативный результат движения; **ПРД** – позитивный результат движения; **ИУУ** – инженерный уровень управления; **ВУУ** – ведомственный уровень управления; **ГУУ** – государственный уровень управления; → – прямые и обратные связи

Эта точка зрения хорошо согласуется с точкой зрения академиков, докторов юридических наук, профессоров В. Н. Кудрявцева и В. Е. Эминова, которые указывали, что причиной ДТПр, вызванных нарушением правил безопасности дорожного движения и неудовлетворительным состоянием дорог, является взаимосвязанная, взаимообусловленная система «человек – транспортное средство – дорога» [32, с. 473–474], но перед ними не стояло решение конкретных задач судебных экспертиз ДТПр.

Для конкретного расследования, раскрытия, рассмотрения и производства судебной экспертизы ДТПр необходима следовая информация об условиях дорожного движения в месте и во время совершения преступления за период протекания аварийной ситуации. В аварийной ситуации происходит качественное изменение показателей состояния системы ВТСУДД и переход от причины к следствию. Рассмотрим это детально для судебной автодорожной экспертизы ДТПр, когда следовая

информация даёт основания полагать, что ДТПр произошло по причине дорожного фактора. В этом случае органы уголовного преследования и суд должны представить для производства экспертизы следующую информацию:

- титул автомобильной дороги, точный адрес ДТПр (километр, метры согласно километражу дороги);
- год, дата и время совершения ДТПр;
- данные о транспортном средстве (транспортных средствах), участвующем в ДТПр и его технических характеристиках (общий вес; вес, приходящийся на оси; база; колея; габаритные размеры и др.);
- ширину проезжей части и обочин, ровность и коэффициент сцепления по следу качения, скольжения и перемещения транспортного средства в аварийной ситуации в момент совершения ДТПр;
- изменение продольного и поперечного уклона поверхности дорожного покрытия на участке дороги в момент совершения ДТПр на протяжении аварийной ситуации;
- изменение радиуса кривизны закругления дороги и (или) траектории движения транспортного средства в период аварийной ситуации;
- данные о кривой в плане – радиус круговой кривой, переходная кривая, уклон виража, отгон виража, уширение, отвод уширения, расположение кривой на элементах продольного профиля и т. д.;
- данные о фактической видимости дороги в плане и продольном профиле, боковой видимости;
- данные о наличии дорожных знаков и дорожной разметки на участке дороги в месте и во время ДТПр;
- данные о состоянии поверхности дорожного покрытия;
- данные о метеорологических условиях в момент, предшествующий ДТПр, и во время ДТПр;

– данные о наличии, скорости и направлении движения транспортных средств на встречной полосе и полосе движения участника ДТПр в момент, предшествующий ДТПр, и во время ДТПр;

– данные о наличии, скорости и направлении движения пешехода в момент, предшествующий ДТПр, и во время ДТПр.

Эти данные представляют материальную причину ДТПр. Многие из этих данных органы уголовного преследования и судья установить не могут, поэтому эти вопросы они ставят перед судебным экспертом в постановлении или определении при назначении судебной автодорожной экспертизы ДТПр.

Эти данные необходимы судебному эксперту для установления следующих фактов: наличествует ли дефект дороги, соответствует ли участок дороги в месте ДТПр проектным данным [23], отвечает ли он безопасности дорожного движения [33], каковы причинно-следственная связь и закономерность между параметрами дорожных условий и ДТПр, с какой доверительной вероятностью установлена причинно-следственная связь [34]?

Если будет установлена причинно-следственная связь между дорожными условиями в месте ДТПр и преступлением, то необходимо определять: связано ли это с разработкой технического и нормативно-правового акта (далее ТНПА) или с деятельностью дорожной проектной, строительной или эксплуатационной организации? При этом возникает необходимость проводить исследование и совершенствовать ТНПА или предоставлять дополнительно судебному эксперту проектно-сметную документацию по данному титулу дороги по месту ДТПр или исполнительную документацию постройки данного участка дороги. Эти данные представляют деятельностную причину, то есть, кем создана материальная причина?

В процессе познания ДТПр судебный эксперт выходит за границы материальной и деятельностной причины для установления закономерности

возникновения аварийной ситуации, закономерности изменения причинно-следственной связи между показателем условий дорожного движения в аварийной ситуации и ДТПр. В этом проявляется формальная (постановка цели) и конечная причина, которая переходит в следствие ДТПр. Так происходит появление нового специального знания в области судебной автодорожной экспертизы ДТПр. Этим знаниям не учат при подготовке судебных экспертов по специальности судебная автодорожная экспертиза согласно стандарту ОСРБ 1-99 03 72¹². В нём в одну специальность 1-99 03 72 «Судебная автотехническая и автодорожная экспертиза» включены две специальности. Согласно содержанию учебного плана при подготовке экспертов судебной автодорожной экспертизы используют профильные знания инженера по специальности «Автомобильные дороги», которые не являются специальными знаниями в области судебной автодорожной экспертизы [35].

Статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях (далее ДТП) отражают лишь факт происшествия на основе официальных инструкций.

Статистические методы теории вероятности (закон Пуассона, теория риска¹³ [36], и др.) в судебной экспертизе ДТПр не применимы, поскольку обладают рядом следующих недостатков:

- не позволяют установить индивидуальную ответственность за ДТПр;
- не позволяют установить ни техническую, ни психофизиологическую причинно-следственную связь между признаками системы ВТСУДД и ДТПр;

¹² ОСРБ 1 99 03 72-2014. Образовательный стандарт Республики Беларусь. Подготовка руководящих работников и специалистов, имеющих высшее образование. Специальность 1 99 03 72 «Судебная автотехническая и автодорожная экспертиза» с квалификацией судебный эксперт в области автотехнических и автодорожных экспертиз. Введ. 25.09.2014. – 18 с.

¹³ Риск – это вероятность возникновения ДТП. Величина риска представляет отношение числа ДТП, ожидаемого при скорости V , к общему числу транспортных средств, прошедших по данному элементу дороги с той же скоростью.

– не учитывают конкретные условия дорожного движения в момент ДТПр, которые различны для каждого из них.

Для целей судебной экспертизы ДТПр наиболее подходит детерминированный метод [37, с. 4]. Развивая подходы в области судебной автодорожной экспертизы и нормы проектирования автомобильных дорог, предложен системно-функционально-деятельностный детерминированный подход [18, 19, 38].

Анализ профильных публикаций в области дорожного строительства и изложенного материала о причинности в судебной автодорожной экспертизе ДТПр позволяет сделать следующие выводы:

– неудовлетворительные дорожные условия (скользкое покрытие, покрытие с неровностями) являются чаще всего основной причиной ДТПр (при отсутствии информирования водителя при помощи технических средств организации дорожного движения о безопасной скорости), а не сопутствующей причиной;

– ДТП и ДТПр не являются случайностью, поскольку они происходят не равномерно вдоль дороги, а сосредотачиваются на дороге в опасных для движения местах[39];

– расчёты устойчивости транспортного средства на кривой в плане ведётся изолированно, без учёта сочетания со спуском, подъёмом и вертикальными кривыми. Весьма примитивно ведутся расчёты при сочетании кривой в плане малого радиуса с крутыми продольными уклонами [22; 40, с. 24; 41–43];

– нормы проектирования дорог не учитывают ДТП (ДТПр) по причине дорожного фактора [40, с. 24], и это сохраняется в нормах до сих пор;

– расчёт радиусов кривых в плане при скользком состоянии покрытия дороги (гололёд, мокрый снег) не реален, пишет доктор технических наук А. В. Макаров [44, с. 96]. Нормы проектирования автомобильных дорог до

сих пор основаны на определении геометрических элементов плана и профиля, исходя из расчётной скорости. При этом под расчётной скоростью понимают скорость одиночного автомобиля при благоприятных погодных условиях и влажном состоянии поверхности дорожного покрытия, при котором измеряют коэффициент сцепления при скорости 60 км/ч¹⁴. Техническое решение по строительству автомобильной дороги в районах с частыми гололёдами и состоянии, отвечающем требованиям безопасности, защищено Евразийским патентом на изобретение [45];

– можно установить закономерности изменения признаков дорожных условий на протяжении аварийной ситуации в месте преступления, причинно-следственную связь между определёнными условиями дорожного движения и ДТПр, оценить надёжность установленной причинно-следственной связи.

Выводы.

1. Действующие нормы проектирования автомобильных дорог в реальных условиях движения по ним транспортных средств не обеспечивают безопасности движения.

2. В статьях 313 и 319 Уголовного кодекса Республики Беларусь регламентировано только наказание за недоброкачественный ремонт и нарушение правил содержания автомобильных дорог. Деятельность разработчиков ТНПА, проектировщиков, строителей и специалистов, разрабатывающих проект организации дорожного движения, находится в причинной связи с ДТПр. Результатом этой деятельности является создание в ряде случаев условий дорожного движения, не отвечающих требованиям

¹⁴ 1) Автомобильные дороги. Нормы проектирования: ТКП 45-3.03-19-2006. – Введ. 01.07.2006. – 43 с. Изменение № 3. ТКП 45-3.03-19-2006. – Введ. 01.05. 2010. – 4 с.; 2) ГОСТ 30413-96. Дороги автомобильные. Метод определения коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием: – Введ. 01.10.1997. – 6 с.; 3) СТБ 1291–2007. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения: – Введ. 01.06.2008. – 25 с.

безопасности движения, но до сих пор этот факт остаётся не учтённым в Уголовном кодексе Республики Беларусь.

3. Отнесение дорожных условий к основной причине ДТПр устанавливает судебный эксперт ДТПр только на основании определения закономерности причинно-следственной связи между признаком дорожных условий и ДТПр.

4. Применение системно-функционально-деятельностного детерминированного метода в исследовании системы «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения» открывает новые горизонты в судебной экспертизе дорожно-транспортного преступления и научного обеспечения борьбы с преступлениями в области автотранспорта и связанных с ним коммуникаций.

5. Для успешного расследования, раскрытия, рассмотрения и судебной экспертизы дорожно-транспортного преступления причинность необходимо рассматривать с позиции трёх её составляющих: материальной, деятельностной и заключительной.

Литература:

1. Криминалистический словарь-справочник. / Авт.-сост. Д. В. Исютин-Федотков. – Минск: Академия МВД Республики Беларусь, 2007. – Т. 2. – 252 с.
2. Криминалистический словарь-справочник. / Авт.-сост. Д. В. Исютин-Федотков. – Минск: Академия МВД Республики Беларусь, 2007. – Т. 3. – 284 с.
3. Селюков Д. Д. Судебная дорожная экспертиза. – Минск: Харвест, 2008. – 416 с.
4. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. – М.: Транспорт, 1978. – 247 с.

5. Зорин Р. Г. Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях. – Минск: Амалфея, 2001. – 336 с.
6. Дорожная терминология: Справочник. / Под ред. М. И. Вейцмана. – М.: Транспорт, 1985. – 310 с.
7. Васильев А. П. Проектирование автомобильных дорог с учётом влияния климата на условия движения. – М.: Транспорт, 1986. – 248 с.
8. Леонович И. И., Селюков Д. Д. Правила и безопасность дорожного движения. – Минск: Вышэйшая школа, 1999. – 667 с.
9. Мещерякова Т. А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, сопутствующей причиной совершения которых являются неудовлетворительные дорожные условия. // Приоритетные научные направления: от теории к практике. – 2013. – № 6. – С. 160–163.
10. Селюков Д. Д. Причинно-следственные связи в судебной экспертизе дорожно-транспортных происшествий. // Юстиция Беларуси. – 2005. – № 2. – С. 76–78.
11. Селюков Д. Д. Судебная автодорожная экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – Минск: Харвест, 2005. – 416 с.
12. Селюков Д. Д. Методика определения ограничения скорости движения на дорожном знаке 3.24.1 перед скользким локальным участком на проезжей части дороги // Юстиция Беларуси. – 2005. – № 10. – С. 71–74.
13. Селюков Д. Д. Методика исследования ДТП, связанного с заносом автомобиля при попадании колеса в выбоину. // Юстиция Беларуси. – 2007. – № 1. – С. 73–76.
14. Селюков Д. Д. Экспертное исследование ДТП, связанного с наездом колеса автобуса на самодельную крышку люка. // Юстиция Беларуси. – 2007. – № 3. – С. 74–79.
15. Селюков Д. Д. Экспертное исследование ДТП, связанного с наездом автомобиля на ограждение. // Юстиция Беларуси. – 2009. – № 10. – С. 71–74.

16. Селюков Д. Д. Ситуалогическая экспертиза с системно-деятельностным исследованием дорожно-транспортного происшествия. // Юстиция Беларуси. – 2010. – № 9. – С. 69–74.

17. Селюков Д. Д., Зорин Р. Г. Автodoroжно-профилактически-экспертное исследование опасного места улично-дорожной сети. // Юстиция Беларуси. – 2012. – № 2. – С. 74–76.

18. Селюков Д. Д. Системно-функционально-деятельностное детерминированное экспертное разрешение аварийной ситуации «транспорт-пешеход». // Юстиция Беларуси. – 2013. – № 3. – С. 71–75.

19. Селюков Д. Д. Системно-функционально-деятельностная криминалистическая классификация и экспертиза дорожно-транспортного преступления. // Юстиция Беларуси. – 2013. – № 6. – С. 71–74.

20. Селюков Д. Д. Судебное разрешение неосторожных дорожно-транспортных преступлений при обгоне. // Юстиция Беларуси. – 2013. – № 11. – С. 61–67.

21. Селюков Д. Д. Судебное разрешение проблемы превышения водителем скорости движения в аварийной ситуации «транспорт – дорога». // Юстиция Беларуси. – 2014. – № 2. – С. 75–79.

22. Патент 12295 (Республика Беларусь). Закругление на спуске дороги. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. – Заявл. 08.02.06 № а 20060098; Опубл. 30.10.07; МПК9 E01C 1/00. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2009. – № 4. – С. 124.

23. Патент 13313 (Республика Беларусь). Способ контроля соответствия закругления построенной автомобильной дороги проектным данным. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. – Заявл.

18.07.07 № а 2007093; Оpubл. 28.02.09; МПК9 E01C 23/00. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2010. – № 3. – С. 96–98.

24. Патент 13444 (Республика Беларусь). Способ и устройство для измерения требуемого коэффициента сцепления. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. – Заявл. 08.03.07 № а 20070992; Оpubл. 30.04.09; МПК 9 G01N 19/02, G01M 17/02, B60T 8/18. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2010. – № 4. – С. 139–140.

25. Патент 13706 (Республика Беларусь). Устройство для фиксирования деформации автомобильной пневматической шины для определения фактического и реализуемого коэффициентов сцепления. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. – Заявл. 03.06.08 № а 20080263; Оpubл. 30.10.09; МПК 9 G01N 19/02, G01M 17/02, B60T 8/18. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2010. – № 5. – С. 126.

26. Патент 13708 (Республика Беларусь). Способ и устройство измерения требуемого коэффициента сцепления. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 10.07.06 № а 20060700; Оpubл. 28.02.08; МПК 9 G01N 19/02, G01M 17/02, B60T 8/18. // Афіцыйны бюл./Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2010. – № 5. – С. 125–126.

27. Патент 14516 (Республика Беларусь). Способ определения максимальной безопасной скорости движения транспортного средства по выбоине на проезжей части дороги. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 10.01.07 № а 20070016; Оpubл.

30.08.08; МПК 6 G01N 19/00, G01M 17/00. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 3. – С. 133–135.

28. Патент 14517 (Республика Беларусь). Способ определения максимальной безопасной скорости движения транспортного средства, исключая его опрокидывание, при движении по кривой в плане малого радиуса в плане со скользким покрытием проезжей части дороги. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 18.01.08 № а 20080057; Оpubл. 30.08.09; МПК 6 G01N 19/00, G01M 17/00. //Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 3. – С. 135–136.

29. Патент 14539 (Республика Беларусь). Способ определения максимальной безопасной скорости движения транспортного средства по локальному скользкому участку дороги. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 01.03.06 № а 20060174; Оpubл. 30.10.07; МПК 6 G01N 19/00, G01M 17/00. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 3. – С. 132–133.

30. Патент 14616 (Республика Беларусь). Способ определения процента влияния требуемого, фактического и реализуемого коэффициентов сцепления на занос транспортного средства. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 16.12.05 № а 20051254; Оpubл. 30.08.07; МПК 6 G01N 19/02. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 4. – С. 128–129.

31. Патент 14671 (Республика Беларусь). Способ ограничения скорости движения на вертикальной выпуклой кривой дороги на участке с ограниченной видимостью. / Государственное учреждение «Центр судебных

экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 18.01.08 № а 20080058; Оpubл. 30.08.09; МПК 6 E 01F 9/00. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2011. – № 4. – С. 112–113.

32. Криминология: Учебник. / Под ред. В. Н. Кудрявцева и В. Е. Эминова. – М.: Юристъ, 1999. – С. 473–474.

33. Патент 15485 (Республика Беларусь). Способ контроля соответствия закругления построенной автомобильной дороги безопасности движения. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 08.10.08 № а 20081269; Оpubл. 28.02.12; МПК 6 E01C 1/00. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2012. – № 1– С. 127.

34. Селюков Д. Д. Надёжность основного категорического вывода судебного автодорожного эксперта. // Юстиция Беларуси. – 2014. – № 11. – С. 66–69.

35. Селюков Д. Д. Корректировка совершенствования подготовки экспертов судебной автодорожной экспертизы. // Юстиция Беларуси. – 2015. – № 11. – С. 64–67.

36. Столяров В. В. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий на основе теории риска. – Саратов: СГТУ, 1996. – 176 с.

37. Иларионов В. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – М.: Транспорт, 1989. – 255 с.

38. Селюков Д. Д. Системно-функционально-деятельностное управление аварийностью и безопасностью дорожного движения. // Дорожная держава. – 2011. – № 37. – С. 60–63; – 2012. – № 38. – С. 108–109.

39. Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1982. – 288 с.

40. Бабков В. Ф. За дальнейшее развитие теории проектирование автомобильных дорог. // Автомобильный транспорт. – 1953. – № 7. – С. 21–24.

41. Патент 16618 (Республика Беларусь). Закругление на подъёме автомобильной дороги. / Государственное учреждение «Центр судебных экспертиз и криминалистики Министерства юстиции Республики Беларусь»; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 08.05.09 № а 20091205; Оpubл. 30.04.11; МПК 6 E01C 1/00. // Афіцыйны бюл. / Нац. цэнтр інтэлектуал. уласнасці. – 2012. – № 3. – С. 101–102.

42. Патент 20459 (Республика Беларусь). Закругление автомобильной дороги. / Белорусский национальный технический университет; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 15.03.13 № а 20130322; Оpubл. 30.10.16; МПК E01C 1/00.

43. Патент 20460 (Республика Беларусь). Закругление автомобильной дороги. / Белорусский национальный технический университет; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 19.03.13 № а 20130345; Оpubл. 30.10.16; МПК E01C 1/00/.

44. Макаров А. В. Основы проектирования закруглений на автомобильных дорогах. // Проектирование кривых в плане на автомобильных дорогах. – М.: Изд-во Гушосдора НКВД СССР, 1939. – С. 7–114.

45. Евразийский патент 027857 (Республика Беларусь). Способ строительства автомобильной дороги в районах с частыми гололёдами в состоянии, отвечающем требованиям безопасности движения. / Белорусский национальный технический университет; Авт. Д. Д. Селюков. Заявл. 15.04.2015 №2015/ЕА/0064; Оpubл. 29.09.2017; МПК E01C 23/07, G06F 19/00.