

**В диссертационный совет  
77.2.001.01, созданный на базе  
ФГКОУ ВО «Московская академия  
Следственного комитета  
Российской Федерации»  
125080, г. Москва, ул. Врубеля, 12**

### **О Т З Ы В**

**на автореферат диссертации «Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика», представленным Ильиным Николаем Николаевичем на соискание ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки**

**Актуальность** темы исследования о теоретико-прикладных положениях транспортных экспертиз при расследовании преступлений и их судебном рассмотрении не вызывает сомнений в виду постоянного расширения использования различных транспортных средств в деятельности человека. Особенно это относится к автомобильному транспорту, которого по России на 1 января 2023 г. зарегистрировано 53,8 млн автомобилей, включая легковые (45,3 млн автомашин) и грузовые автомашины (3,7 млн автомашин). Вместе с тем, получают развитие воздушный, железнодорожные и водные виды транспорта. Разумеется, вместе с увеличением числа транспортных средств растет и число происшествий на транспорте, результатами чего являются погибшие и раненные. Только в 2022 году по России произошло 126705 ДТП, в результате которого погибло 14172 человека и ранено 159 600 человек.

Происшествия на транспорте и их расследование отличаются несколькими особенностями. Во-первых, их совершают, как правило, по неосторожности лица с определенной социальной ответственностью, обязанные соблюдать правила эксплуатации транспортных средств, в том числе, исходя из своих служебных обязанностей. Во-вторых, установление обстоятельств, подлежащих доказыванию в совокупности с криминалистической характеристикой транспортного преступления, требует производства множества различных сложных следственных действий (ОМП,

допросы, следственные эксперименты и др.), которые в основном направлены на исследование их результатов в процессе назначаемых транспортных экспертиз. И, в-третьих, в большинстве случаев по уголовным делам о происшествиях на транспорте окончательное установление обстоятельств происшествия производится путем производства различных транспортных экспертиз, причем которые могут быть назначены неоднократно, и особенно в случае, когда сторона защиты также вправе назначить исследование транспортного происшествия специалистом и представить собственное заключение. Тем самым, производство соответствующей экспертизы по транспортным преступлениям занимает немаловажное, а нередко и ведущее место при установлении обстоятельств, подлежащих доказыванию по уголовному делу. И чем сложнее транспортное происшествие, тем более при сокрытии следов совершения преступления или с применением приемов противодействия предварительному следствию, тем больше на первый план выходит необходимость производства квалифицированных транспортных экспертиз, без которых следственные органы, а впоследствии и суд не смогут выполнить своих задач по привлечению виновных лиц к уголовной ответственности. В связи с чем данная работа весьма своевременна, **актуальна** и обладает большим потенциалом для разработки новых теоретических и практических возможностей в собирании, проверке и оценке доказательств по преступлениям транспортной направленности.

**Научная новизна** темы не вызывает сомнений. В диссертационной работе автор практически впервые сделал попытку исследования совокупности новых теоретических направлений по проведению транспортных экспертиз и использованию их результатов в уголовном судопроизводстве с учетом современных потребностей следственных органов. По новому в диссертации представлены особенности проблемных ситуаций в процессе производства транспортных экспертиз, понимание необходимости решения задач тактики ряда следственных действий для

производства соответствующих экспертиз путем применения специальных исследований и вычислений как основы перерастания вероятностных знаний в достоверные. Продемонстрированы взаимосвязи следственных ситуаций и выдвигаемых версий с обстоятельствами, подлежащими доказыванию при производстве транспортных экспертиз.

Диссертация имеет большую **теоретическую значимость**, поскольку выводы и предложения диссертанта могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях, а также в учебном процессе. На основании сделанных диссертантом выводов и с применением соответствующих научных методов могут быть продолжены соответствующие теоретические изыскания по изучению новых способов проведения транспортных экспертиз в проблемных ситуациях раскрытия и расследования транспортных преступлений путем использования современных методов исследований.

Необходимо отметить и **практическую значимость** диссертации, поскольку выводы диссертанта направлены на совершенствование практики расследования следователями различных преступлений в транспортной сфере, совершаемых в условиях очевидности и неочевидности. Использование настоящей работы в прикладном назначении поможет следователям глубже понять процесс доказывания по уголовному делу при назначении и использовании результатов транспортных экспертиз, равноправно проверять версии защиты и обвинения в условиях различной степени информационной наполненности процесса предварительного расследования по транспортным преступлениям.

Работа прошла достаточную апробацию, результаты исследования опубликованы в 72 научных публикациях, в том числе 2 монографиях и 32 статьях, входящих в перечень определенной Высшей аттестационной комиссией Минобрнауки России для публикации диссертационных исследований. Кроме этого автором опубликованы четыре публикации в международных реферативных базах данных и системах цитирования.

Вместе с тем, на наш взгляд, ряд выводов диссертанта вызывают сомнения, ввиду спорности некоторых суждений.

1. В положении, 3.3, выносимом на защиту, соискатель перечисляет задачи судебных транспортных экспертиз, а именно: 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 (с.15-16).

Однако ряд предложенных задач решаются не только путем диагностики, но и путем идентификации, как, например, по определению траектории и характеристики движения транспортных средств, условий среды, по определению типа транспортного средства или конкретного участка пути сообщения и т.д. Однако автор по транспортным экспертизам нигде не поставил вопроса о решении идентификационных задач, что при расследовании преступлений транспортного характера имеет существенное значение.

2. В четвертой главе диссертации автором 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 (с. 34).

Данным суждением автор в определенной степени отрицает одно из правил оценки доказательств, установленной ст. 88 УПК как его достоверность. Представление следователем всех протоколов допросов участников уголовного дела в распоряжение экспертов само по себе показывает достоверность названных доказательств. В то же время оценка самим следователем, что именно представлять или не представлять эксперту, нарушает принцип состязательности уголовного судопроизводства, установленного ст. 15 УПК РФ и может указывать на субъективное мнение следователя как стороны обвинения. Более того, фактически суживание соискателем предоставляемых материалов уголовного дела для проведения транспортных экспертиз, что указано в п. 7.1 положений выносимых на защиту (с. 18-19), может влечь не полноту заключений транспортных экспертиз, поскольку следователь, для объективности экспертных исследований и в целях всесторонности рассмотрения обстоятельств происшествия, должен представлять эксперту все материалы уголовного дела.

Указанные недостатки имеют спорный характер и не меняют общей положительной оценки рецензируемой работы, с точки зрения ее актуальности, большой научной и, в то же время, практической значимости.

Учитывая изложенное, можно сделать вывод о том, что диссертация «Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика», представленная Ильиным Николаем Николаевичем на соискание

ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4. - Уголовно-правовые науки, является завершенной самостоятельной научно-квалификационной работой, обладающей внутренним единством и полностью соответствующей названной специальности, которая соответствует требованиям, п.п. 9-14 Положения «О присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 г. № 842, к диссертациям на соискание ученой степени доктора наук и в которой на основании выполненных автором исследований и путем личного вклада автора в науку, разработаны теоретические положения, совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение, имеющее важное теоретическое и практическое социально-правовое значение, внедрение результатов которых вносит значительный вклад в деятельность правоохранительных органов Российской Федерации по борьбе с преступностью. Вследствие чего автор диссертации – Ильин Николай Николаевич заслуживает присуждения ему ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки.

Профессор кафедры криминалистики  
Института права  
ФГБОУ ВО «Уфимский университет  
науки и технологий»  
доктор юридических наук, профессор

Аслям Наилевич Халиков

« 7 » ноября 2023 г.

Халиков Аслям Наилевич, доктор юридических наук по специальности 12.00.09 – уголовный процесс, криминалистика; оперативно-розыскная деятельность; профессор; профессор кафедры криминалистики Института права ФГБОУ ВО «Уфимский университет науки и технологий»; почтовый адрес: 450005, г. Уфа, ул. Достоевского, 131, раб. телефон: 8-347-228-88-14, факс: 8-347-228-90-30; e-mail: han010@yandex.ru

