

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

ОТЗЫВ

официального оппонента

на диссертацию **Ильина Николая Николаевича**

«Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика», представленную на соискание ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки)

Избранная соискателем тема диссертационного исследования, несомненно, отвечает требованиям актуальности, теоретической и практической значимости. В настоящее время в транспортной отрасли России задействовано более 5,5 млн россиян, а по услугам транспорт приносит треть доходов в бюджет России, после строительства и нефтегазового сектора.

Следует согласиться с мнением автора, что вопросы, связанные с обеспечением безопасности на транспорте требуют серьезного внимания, поскольку общественно опасные последствия аварий и инцидентов с участием воздушных судов, судов внутреннего водного и морского транспорта, а также подвижного состава железнодорожного транспорта носят катастрофический характер. Многочисленные жертвы, включая детей, а также разрушения, приводящие к крупному материальному ущербу и неблагоприятным экологическим последствиям, возникающие в результате транспортных происшествий, всегда вызывают значительный общественный резонанс при их наступлении.

Диссертант верно отмечает, что в силу различных причин расследование транспортных преступлений невозможно представить в отрыве от специальных технических знаний в области конкретного вида транспорта. По мнению автора, и с этим следует согласиться, судебные транспортные экспертизы фактически являются единственной высокоэффективной формой использования специальных знаний для установления как отдельных обстоятельств события преступления, так и его реконструкции в целом. В настоящее время существуют проблемы, связанные с недостаточной теоретической подготовкой следователей в вопросах понятия и использования специальных знаний в области транспорта в уголовном судопроизводстве, низкий уровень практики назначения судебных транспортных экспертиз. Это, по мнению диссертанта, связано с отсутствием экспертных кадров в государственных судебно-экспертных учреждениях, нехваткой специалистов в этой области науки и техники, недостаточным научно-методическим обеспечением данного направления.

Указанные факторы в совокупности предопределили актуальность выбора темы диссертационного исследования.

Соискатель поставил перед собой достижимую в результате выполнения диссертационного исследования цель, заключающуюся в разработке теоретических, методических и организационных основ класса судебных транспортных экспертиз, обеспечивающих формирование научно обоснованных концептуальных положений для совершенствования практики назначения, производства и использования их результатов в уголовном судопроизводстве.

Не вызывает замечаний объект и предмет диссертационного исследования, его методология и методика. Задачи исследования согласуются с целью диссертационной работы.

Официальному оппоненту импонирует добротная эмпирическая база, включающая значительный массив изученных заключений эксперта по

транспортным экспертизам, результатов анкетирования, а также личный опыт диссертанта в данной сфере.

Все вышеизложенное закономерно способствовало тому, что диссертация Н.Н. Ильина оказалась отвечающей требованиям научной новизны. Научная новизна заключается в том, что впервые на монографическом уровне разработаны концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз, дана их всесторонняя научно обоснованная характеристика; впервые сформулирована криминалистическая дефиниция транспортных следов в контексте системы «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства».

Положения, выносимые на защиту, достаточно обоснованы, обладают несомненной новизной, представлены масштабно и системно, что соответствует уровню докторской диссертации.

Важнейшим элементом проведенного исследования выступает авторская концепция теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии. Оппонент соглашается с мнением диссертанта, что представленная частная теория является подсистемой общей теории судебной экспертологии. В работе достаточно глубоко исследован предмет, объект и задачи частной теории судебных транспортных экспертиз. Оппоненту импонирует сформулированная автором общая задача частной теории судебных транспортных экспертиз, которая раскрывает суть предлагаемого теоретического построения – это разработка научных основ, связанных с понятием и классификацией судебных транспортных экспертиз, их предметов, объектов, задач и общих подходов по исследованию транспортных средств и транспортной инфраструктуры, а также обстоятельств происшествий, в которых они задействованы.

Следует согласиться с мнением диссертанта о необходимости формирования самостоятельного класса судебных транспортных экспертиз с делением его на роды и виды. При этом всесторонне изучены закономерности формирования, развития каждого рода судебных транспортных экспертиз, расширения их возможностей; унификация понятийного аппарата. Оппонент поддерживает выводы автора, касающиеся приведенной в диссертации классификации, которая отражает сущность судебных транспортных экспертиз как самостоятельного класса, что позволяет объединить знания в данной области и в то же время разграничить судебные экспертизы по предмету, объектам и методикам исследования, связанным с различными видами транспорта. Действительно, это необходимо для разработки типовых экспертных методик по производству судебных транспортных экспертиз каждого рода, предназначенных для решения как типовых задач, так и частных экспертных методик для решения конкретных задач, специфичных для разных видов транспорта.

В положительную сторону следует отнести обоснование автором нового раздела криминалистической техники – криминалистическое исследование транспорта, который, по мнению диссертанта, включает: механизм транспортного происшествия; систему транспортных следов и их признаков; закономерности отображения информации о событии транспортного происшествия и его участниках; использование специальных знаний в области транспорта для обнаружения, фиксации, изъятия транспортных следов, а также возможности экспертного исследования в целях установления обстоятельств транспортного происшествия.

Самостоятельным разделом представленного исследования стало обоснование системы задач судебных транспортных экспертиз, которые касаются решения вопросов диагностического, ситуационного и классификационного характера. Автор достаточно подробно исследовал эту часть представленной частной теории судебных транспортных экспертиз.

Несомненно, в положительную сторону следует отнести исследованную автором проблему оценки компетенции экспертов в области производства судебных транспортных экспертиз. На эту тему в работе дан развернутый анализ теории и практики по данному вопросу, обоснованы рекомендации, которые касаются назначения экспертиз и подбора специалистов для их производства. Вопросы компетенции судебного эксперта на прямую касаются вопросов профессиональной деятельности и подготовки судебных экспертов в сфере транспорта. Оппонент разделяет мнение диссертанта, что подготовка будущего эксперта в области судебной транспортной экспертизы должна осуществляться только в технических высших учебных заведениях по видам транспорта (воздушный, железнодорожный, водный и автомобильный). Далее, только на основе базовых знаний осуществляется дополнительное профессиональное образование (ДПО) в специализированных высших учебных заведениях или государственных судебно-экспертных учреждениях.

Бесспорно, заслугой автора является обоснование рекомендаций по назначению судебных транспортных экспертиз и использованию их результатов по уголовным делам. В частности, предлагается в первую очередь использовать окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия или заключение служебного расследования о причинах транспортного происшествия на водном или железнодорожном транспорте. Автор верно выделяет, что необходимым разделом в постановлении о назначении судебной транспортной экспертизы являются «Исходные данные». Собираение исходных данных при производстве следственных действий, с обязательным привлечением специалиста в области транспорта, является подготовительным этапом при назначении судебных транспортных экспертиз. К проведению следственных действий необходимо привлекать специалиста из того учреждения, в которое будет назначена судебная транспортная экспертиза.

Интересным является предложения диссертанта об особенностях составления заключения эксперта в области судебной транспортной экспертизы и его оценки.

Новым, по мнению оппонента, является предложение диссертанта о базовых теоретических понятиях судебных транспортных экспертиз - предмет, объект, задачи. На этой основе сформированы методические основы судебных транспортных экспертиз: предложена система экспертных методов и определены их особенности в целях решения стоящих перед экспертами задач. Автором выявлены проблемы экспертной дидактики и разработаны предложения по совершенствованию подготовки экспертов, специализирующихся на производстве судебных транспортных экспертиз.

Официальным оппонентом поддерживаются все положения, выносимые на защиту, в своей совокупности обеспечивают решение научной проблемы и предложение новых научно обоснованных результатов, имеющих важное значение для борьбы с преступлениями в сфере транспорта. Представленные в диссертации выводы и предложения будут способствовать как развитию существующих научных взглядов о данной теории, так и совершенствованию новых ее концептуальных положений.

По мнению оппонента, положения, содержащиеся в диссертации, создают предпосылки для совершенствования организации и производства судебных транспортных экспертиз, формирования и развития системы методического обеспечения экспертных исследований. Результаты исследования могут быть использованы при подготовке экспертов, специализирующихся в области производства судебных транспортных экспертиз, а также следователей, занимающихся расследованием транспортных преступлений.

Работа прошла достаточную апробацию. Результаты исследования докладывались на международных, всероссийских и межвузовских научно-практических конференциях, круглых столах, проходивших в высших учебных заведениях Российской Федерации. Диссертант имеет

внушительный список опубликованных работ: две монографии, два учебника и два учебных пособия. Из 65 опубликованных статей – 4 статьи в изданиях, индексируемых в международных базах данных, 32 – в изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Положения и выводы диссертационного исследования используются в учебном процессе и внедрены в практическую деятельность правоохранительных органов Российской Федерации.

В целом работа написана грамотно, ясным языком и в логически выстроенной последовательности. Полученные выводы и рекомендации говорят о завершенности работы, обоснованности и достоверности выводов. Диссертация и автореферат соответствуют требованиям Положения о присуждении ученых степеней.

По всему содержанию диссертационной работы видно, что диссертант умеет концептуально, правильно формулировать научную проблему, рационально выбирать методы ее решения, глубоко и корректно комментировать полученные результаты.

Таким образом, представленная Н.Н. Ильина диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук заслуживает положительного отзыва.

Вместе с тем, полагаю, что основная задача официального оппонента заключается в том, чтобы обратить внимание членов диссертационного совета и иных, присутствующих на защите лиц, на критические замечания, а также дискуссионные вопросы по некоторым положениям представленной диссертации.

1. Диссертант представляет обоснование предмета судебных транспортных экспертиз как совокупность элементов «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в

обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства», с. 18-20 диссертации. Полагаю, что указанный перечень необходимо дополнить таким элементом как перевозимый груз и связанные с ним, погрузочно-разгрузочные работы. Практика показывает, что имеют место случаи, когда неправильное крепление или распределение груза может стать причиной транспортного происшествия.

2. На с. 44. Диссертации предлагается понятие техническая причинно-следственная связь. Полагаю, что такое понятие некорректно, причинно-следственная связь – это своего рода сцепка причин и последствий, которые привели к происшествию. С другой стороны, ни одно следствие невозможно представить себе без причины, какой бы она не была (технической, медицинской, метеорологической) ведь последняя является своего рода отправной точкой для анализа фактов, приведших к происшествию.

3. На с. 82 автор в достаточно категоричной форме констатирует факт, что все судебные транспортные экспертизы, за исключением автотехнической экспертизы, не имеют в настоящее время собственных методик проведения исследований.

Далее, на с. 137 говорится о проблеме методического обеспечения при производстве судебных транспортных экспертиз (кроме автотранспортной (автотехнической) экспертизы, поскольку при отсутствии сведений о применяемых методах или методиках (п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК России) полученные заключения эксперта могут быть признаны судом в качестве недопустимых доказательств. Автор призывает к необходимости разработки системы методов для рассматриваемого класса судебных экспертиз, включив их в соответствующие методики для производства конкретного рода судебной транспортной экспертизы.

С подобными доводами согласиться трудно. Так служебное расследование авиационных происшествий организуется на основе Постановления Правительства Российской Федерации от 2 декабря 1999 года

№ 1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации». В этих правилах достаточно подробно расписано, кто и за что отвечает, какие и на какой базе проводятся исследования, их объем и технологии. С этой целью может использоваться научно-исследовательская летающая лаборатория межгосударственного авиационного комитета (МАК). Методики исследования научно обоснованы и апробированы.

Подобные нормативные документы регламентируют служебные расследования на железнодорожном и водном транспорте. Методики наработаны значительным опытом служебных расследований происшествий на транспорте.

4. На с. 111 автор, говоря о путях сообщения воздушного транспорта, выделяет воздушные коридоры, взлетно-посадочные полосы; транспортные узлы – аэропорты. Считаю необходимым добавить необорудованные места посадки вертолетов, из опытных летчиков выделяется категория летного состава, которым разрешено самостоятельно подбирать места посадки вертолетов, например, это места Крайнего Севера, горные и заболоченные районы.

5. На с. 251. Предлагается понятие комплексной судебной транспортной экспертизы. По мнению автора, она заключается в проведении исследования, осуществляемого несколькими экспертами разных специальностей в пределах своей компетенции, имеющими опыт производства судебных экспертиз при расследовании транспортных происшествий (преступлений) или иным образом участвовавшими в их расследовании.

Здесь можно возразить, так в статье 201 УПК РФ и в ст. 23 Федерального закона от 31 мая 2001 года № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» об опыте эксперта, участвующего в комплексной экспертизе, ничего не говорится. По

мнению оппонента, если эксперт имеет знания и навыки в решении иных чем судебные транспортные задачи, это не исключает его участия в комплексной судебной транспортной экспертизе.

Важно отметить, что высказанные замечания носят частный, дискуссионный или рекомендательный характер, они не влияют на ранее выраженную положительную оценку настоящему диссертационному исследованию.


На основе изучения диссертации и работ, опубликованных в печати, касающихся темы диссертации, необходимо, прежде всего, отметить новизну исследования и полученных результатов, в которых решены вопросы комплексного, междисциплинарного исследования по проблемам судебных транспортных экспертиз, выявлен целый комплекс нерешенных вопросов в данной области и предложены возможные пути их решения.

Характеризуя диссертацию Ильина Н.Н. в целом, следует отметить такие ее качества, как обстоятельность и обоснованность выводов и рекомендаций. Работа иллюстрирована интересными примерами, органически вписывающимися в содержание исследования и раскрывающими мысли автора. Можно с уверенностью сделать вывод, что соискателем представлено на защиту самостоятельное монографическое исследование важной в теоретическом и практическом отношениях проблемы.

Изложенное позволяет сделать вывод, что диссертация на тему «Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика» соответствует критериям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени доктора наук, указанным в Положении о присуждении ученых степеней (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 № 842). Она является научно-квалификационной работой, содержащей положения, которые в совокупности можно квалифицировать как научное достижение, вносящее существенный вклад в развитие судебно-экспертной деятельности, а также

наук судебной экспертологии и криминалистики; содержит решение научной проблемы, имеющее важное значение в борьбе с преступностью. Автор диссертации, Ильин Николай Николаевич – заслуживает присуждения ему искомой ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки).

Официальный оппонент:
профессор кафедры судебных
экспертиз и криминалистики
федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования
«Российский государственный
университет правосудия»
доктор юридических наук, профессор



С.М. Колотушкин

10 ноября 2023 г.

ПОДПИСЬ ЗАВЕРЯЮ
ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ ПО КАДРАМ



С.М. Колотушкин
О.Ф. Деметрельева А.А.

Сведения о лице, подготовившем отзыв:

фамилия, имя, отчество: Колотушкин Сергей Михайлович;

ученая степень: доктор юридических наук (научная специальность, по которой защищена диссертация: 12.00.09 – уголовный процесс, криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность);

ученое звание: профессор;

место работы: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский государственный университет правосудия»;

занимаемая должность: профессор кафедры судебных экспертиз и криминалистики;

адрес места работы: 117418, г. Москва, Новочерёмушкинская улица, д. 69а;
тел. моб. 8-915-280-07-02;

адрес электронной почты: kolotushkinsm@mail.ru