

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 Николая Николаевича  
Ильина на тему «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**

*Актуальность* темы диссертационного исследования, на наш взгляд, не вызывает сомнений. Это обусловлено рядом обстоятельств и, в первую очередь, народнохозяйственным значением транспорта в любом государстве. Последнее наиболее точно и образно в свое время охарактеризовал С. М. Киров: «Транспорт – кровеносная система народнохозяйственного организма. Малейшее расстройство этой системы сейчас же сказывается на всех участках социалистического строительства. Нарушение нормального движения подрывает работу фабрик и заводов, работу органов снабжения, дезорганизует товарооборот между городом и деревней» (*Киров С. М. Статьи и речи. М., 1934. С. 92*).

Именно поэтому безусловное обеспечение национальных интересов и безопасности Российской Федерации – залог динамичного развития страны в XXI в. Стратегия по укреплению национальной безопасности государства включает в себя научно-технологическое развитие, государственную и общественную безопасность, информационную и экологическую безопасность и т. д. В связи с этим особого внимания заслуживает состояние защищенности безопасности движения и эксплуатации различных видов транспорта. Транспорт, оказывая существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития, относится к числу отраслей повышенной опасности. Однако следует признать, что, несмотря на меры, предпринимаемые для предупреждения транспортных происшествий, они все еще происходят с завидным постоянством. На протяжении ряда лет число потерпевших от нарушений безопасности функционирования железных дорог, авиации, судоходства, метрополитена, автотранспорта, городского электротранспорта практически не уменьшается и ежегодно составляет более 30 тыс. чел., при этом более 15 тыс. чел. гибнет. Последствия аварийности – это не только



неустранимый физический вред, но и значительный материальный ущерб, тяжелым бременем ложащийся на экономику страны.

Комплекс мер и методов, который был бы эффективен в борьбе с транспортными преступлениями, должен основываться не только на всестороннем изучении причин и условий их совершения, но и совершенствовании методики расследования указанных деяний. Между тем последняя немыслима без использования специальных знаний привлекаемых к участию в следственных действиях специалистов в области транспорта, что нередко сопряжено с многочисленными трудностями, и без производства судебных транспортных экспертиз, позволяющих устанавливать не только отдельные обстоятельства события преступления технического характера, которые следственным и судебным путем не могут быть выявлены, но и условия, способствовавшие его совершению.

На наш взгляд, в работе в целом верно определяется сложившаяся в настоящее время научная ситуация, заключающаяся в наличии противоречия между теорией и практикой: отсутствие, с одной стороны, надлежащей концепции частной теории судебных транспортных экспертиз не позволяет устранить теоретические проблемы, с другой – единого подхода в организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз приводит к негативным последствиям в следственной и экспертной деятельности.

В своей совокупности изложенные обстоятельства обуславливают актуальность и необходимость формирования частной теории судебных экспертиз данного класса, что также подтверждается результатами анкетирования следователей Следственного комитета РФ.

Сказанным в том числе определяется *научная и практическая значимость* диссертационного исследования. Накопившиеся за десятилетия нерешенные теоретические и методологические проблемы судебных транспортных экспертиз, их родовая разобщенность являются основными причинами отсутствия у них единой теоретической основы и методической базы, что негативно сказывается на деятельности правоохранительных органов, нередко вынуждая следователей и суд ставить перед экспертами вопросы юридического характера. В дальнейшем результаты таких судебных экспертиз могут либо признаваться недопустимыми доказательствами, либо приводить к тому, что следственные ошибки перерастут в судебные, а значит, будут постановлены необоснованные, неправосудные приговоры.

К настоящему времени пока не выработан единый подход к пониманию сущности предмета, объектов, экспертных задач, методического обеспечения, особенностей оформления заключения эксперта при производстве судебных воздушно-транспортных, воднотранспортных и железнодорожно-транспорт-



ных экспертиз. Исключение составляют лишь автотранспортные (автотехнические) судебные экспертизы, обозначенные проблемы которых уже в значительной мере решены. Поэтому приходится констатировать, что назначаемые судебные воднотранспортные, воздушно-транспортные и железнодорожно-транспортные экспертизы в настоящее время проводятся без должного научно обоснованного методического обеспечения, как правило, выполняются лицами, не имеющими специальной судебно-экспертной подготовки, что крайне негативно сказывается на достоверности и обоснованности выводов эксперта и возможности их успешного использования при расследовании транспортных преступлений.

В настоящее время отсутствуют докторские диссертации, в которых бы рассматривались концептуальные основы частной теории судебных транспортных экспертиз. Кроме того, не были изучены общие методические основы производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных, железнодорожно-транспортных экспертиз. Поэтому научные исследования, направленные на решение обозначенных проблем теоретического, методического и организационного характера, представляются весьма значимыми и своевременными.

*Достоверность и обоснованность* выводов, изложенных в диссертации, обеспечиваются реализацией научно апробированной методики проведения исследования, использованием различных методов познания, изучением литературных источников по рассматриваемой теме (в библиографическом списке указаны более 470 наименований научных работ), законодательства РФ.

*Эмпирические данные*, на наш взгляд, являются репрезентативными, охватывают: 1) сводные данные о проведенных автотехнических экспертизах за период с 2015 по 2022 гг.; 2) статистические показатели осужденных лиц, в отношении которых вынесены вступившие в законную силу обвинительные приговоры за 2011–2022 гг. по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 263–271<sup>1</sup> УК РФ; 3) результаты изучения 199 материалов уголовных дел и 186 приговоров о преступлениях, предусмотренных ст. 238, 263, 264, 266, 267 и 268 УК РФ (к сожалению, время не указано); 4) результаты изучения 433 заключений эксперта по авиационно-технической, автотехнической, воднотехнической и железнодорожно-технической экспертизам за 2012–2022 гг.; 5) результаты анкетирования 174 следователей и следователей-криминалистов.

Полученные в результате данные сведены в таблицы и представлены в приложениях к диссертационной работе.

В процессе научного исследования использовался личный опыт работы автора в экспертно-криминалистических подразделениях.



При оценке эмпирической основы диссертационного следует обратить внимание на два обстоятельства: 1) отсутствие единого подхода к временному интервалу, за который приводятся данные, что исключает возможность (при необходимости) их сопоставления; 2) включение в круг транспортных преступлений деяний, которые таковыми не являются, что, по сути, влияет на корректность приводимых в работе сведений (например, преступления, предусмотренные ст. 238 и 271<sup>1</sup> УК РФ).

*Структура работы*, по нашему мнению, логична и последовательна, выделенные ее составные части позволяют рассмотреть тему с необходимой полнотой.

Формулировка *объекта и предмета исследования* (согласно п. 30 Положения о совете по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук от 10.11.2017 № 1093 (в ред. от 21.06.2023) указанные элементы не входят во введение диссертации) отвечает избранной теме диссертации, соответствует паспорту научной специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки. Диссертация имеет междисциплинарный характер, в ней рассмотрены вопросы уголовного права, уголовного процесса, криминалистики и судебной экспертологии. Об этом свидетельствуют структура работы, положения, выносимые на защиту, публикации по теме исследования.

Исходя из сформулированных объекта и предмета исследования, диссертант обоснованно начинает анализ проблем с рассмотрения судебных транспортных экспертиз в системе уголовно-правовых наук. В частности, раскрыты уголовно-правовые основы использования специальных знаний в области транспорта при расследовании преступлений; введен новый раздел в учение о криминалистической технике – криминалистическое исследование транспорта; сформулированы понятие и основные элементы частной теории судебных транспортных экспертиз.

Научный и практический интерес представляет предложенная автором классификация судебных транспортных экспертиз. На основе анализа и обобщения концепций и мнений ученых, касающихся понятия «инженерно-транспортные экспертизы», Н. Н. Ильин предлагает использовать понятие «транспортные экспертизы» на уровне одного из классов судебных экспертиз, что, по нашему мнению, не противоречит логической операции классификации явлений. Предложенное видовое деление каждого рода судебных транспортных экспертиз также представляется логичным и обоснованным.

В работе достаточное внимание уделено организационному и методическому обеспечению судебных транспортных экспертиз, в структуру которого включается:



- учреждения и частные эксперты по производству судебных транспортных экспертиз;
- профессиональная деятельность и подготовка судебных экспертов (повышение квалификации);
- организация производства комплексных судебных транспортных экспертиз;
- организационные основы участия экспертов и специалистов в подготовке материалов при назначении судебных транспортных экспертиз (содействие в собирании исходных данных).

Каждый из обозначенных элементов в диссертации достаточно подробно охарактеризован.

Опираясь на современные литературные источники, а также судебную, следственную и экспертную практику, диссертант раскрывает вопросы: а) собирания исходных данных в ходе производства отдельных следственных действий, а также общий порядок назначения судебных транспортных экспертиз; б) оценки заключения эксперта в области транспортных судебных экспертиз; в) установления обстоятельств, подлежащих доказыванию при расследовании транспортных преступлений с помощью судебных транспортных экспертиз.

Отдельно рассмотрена профилактическая деятельность судебных экспертов.

Такой подход позволил всесторонне и комплексно исследовать тему, достичь определенные автором цель и задачи. Успешность решения поставленных задач обеспечила и выбранная диссертантом методология научного исследования.

Диссертационная работа обладает необходимой *научной новизной*. Автором одним из первых сформулирован вывод об особой природе объекта познавательной деятельности класса судебных транспортных экспертиз, что и позволяет отделить его от других существующих классов судебных экспертиз. Транспорт и транспортный процесс – многокомпонентные и комплексные понятия, характеризующие отрасль материального производства, совокупность объектов транспортной инфраструктуры, включая человеческий ресурс, и др. В связи с этим вместо термина «инженерно-транспортные судебные экспертизы» автор предлагает целесообразным ввести понятие класса судебных транспортных экспертиз. В развитие этого положения им разработана родовая и видовая классификация судебных транспортных экспертиз: 1) в зависимости от вида транспорта; 2) среды, в которой он задействован; 3) использованных методик экспертного исследования; 4) решаемых экспертных задач.



Таким образом, в работе представлены концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз, дана их всесторонняя научно обоснованная характеристика; 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». Определены существенные для следственной и экспертной практики классификации исследуемых объектов и решаемых задач, приведены методы экспертного исследования и сформулированы отличительные признаки комплексных судебных транспортных экспертиз.

В диссертации определена компетенция судебного эксперта в области судебных транспортных экспертиз, дана характеристика его специальных знаний и обозначен круг решаемых задач. Сделан вывод о том, что эксперты в области судебных транспортных экспертиз при постановке перед ними вопросов о соответствии действий конкретных лиц требованиям нормативных актов могут решать их только с технической точки зрения на основе использования специальных знаний в области транспортного машиностроения и связанных с каждым его видом техническими науками.

О новизне работы свидетельствуют сформулированные автором предложения по подготовке судебных экспертов для производства транспортных судебных экспертиз, а также критерии оценки соответствующих заключений эксперта.

В обобщенном виде научная новизна диссертации представлена в положениях, вынесенных на защиту, большинство из которых, по нашему мнению, заслуживают положительной оценки и поддержки.

Работа отвечает критериям *теоретической и практической значимости*. Положения и выводы, сформулированные в результате исследования, вносят существенный вклад в развитие наук криминалистики и судебной экспертологии, могут использоваться при дальнейшем рассмотрении проблем производства судебных транспортных экспертиз и использования их результатов в раскрытии и расследовании транспортных преступлений.

Диссертационное исследование, как уже отмечалось, характеризуется междисциплинарным подходом, расширяющим границы научного понимания исследуемой автором проблематики, выводы основываются на комплексе взаимосвязанных и теоретически обоснованных научных положений. Наличие конкретных рекомендаций и предложений по совершенствованию производства экспертных исследований, подготовки судебных экспертов, проведе-



ния отдельных следственных действий с целью получения исходных данных для судебных транспортных экспертиз, оценки заключения эксперта определяют его ценность как для теории, так и для правоприменительной практики.

Сформулированные в рамках проведенного диссертационного исследования представления о предмете, объектах и задачах судебных транспортных экспертиз восполняют пробелы в теории судебной экспертизы (судебной экспертологии). Знание основных понятий и методического обеспечения транспортных судебных экспертиз будет, несомненно, положительным образом влиять на качество работы экспертов, следователей, следователей-криминалистов, судей при назначении и производстве судебных транспортных экспертиз, при оценке заключений экспертов, о чем свидетельствует внедрение полученных автором результатов в практическую деятельность.

Положения, содержащиеся в диссертации, создают предпосылки для совершенствования нормативного правового регулирования организации и производства судебных транспортных экспертиз в экспертных учреждениях, формирования и развития системы методического обеспечения экспертных исследований, могут быть использованы при подготовке экспертов, специализирующихся в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз, а также следователей.

Полученные результаты могут использоваться в учебном процессе при преподавании дисциплин «Криминалистика», «Теория судебной экспертизы», «Трасология и трасологическая экспертиза», «Автотехническая экспертиза», «Транспортно-трасологическая экспертиза», «Расследование преступлений, совершенных на объектах транспорта» и «Участие специалиста в процессуальных действиях».

Вместе с тем, как и любая творческая работа, диссертационное исследование Н. Н. Ильина не свободно от некоторых недостатков, дискуссионных моментов. К их числу можно отнести:

1. Автор, к сожалению, не определил круг деяний, относимых к транспортным преступлениям. Между тем законодатель его необоснованно расширил, включив в него преступления, которые совершаются в сфере функционирования транспорта, но таковыми не являются (преступления, предусмотренные ст. 270, 271 и 271<sup>1</sup>). Абсолютное большинство ученых не относят к рассматриваемым деяниям и преступление, предусмотренное ст. 263<sup>1</sup> УК РФ. В данном случае имеет место частный случай антитеррористического уголовно-правового запрета. Об этом свидетельствует и Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (в ред. от 24.07. 2023) «О транспортной безопасности».



Данное обстоятельство привело к тому, что в эмпирическую основу, как уже было указано, включены сведения о деяниях, которые по своей правовой природе не являются транспортными.

2. Автор декларирует необходимость унификации понятийного аппарата как в целях уголовного права, так и криминалистики. При этом предлагает исходить из терминологии, используемой указанным выше Федеральным законом. Однако каких-либо конкретных предложений диссертант не вносит, а говорит лишь о разграничении понятий «транспорт», «транспортное средство», «объекты транспортной инфраструктуры». Между тем УК РФ использует их достаточно корректно: если речь идет о полиэргатической системе, то говорится о транспорте, если о моноэргатической системе – о транспортном средстве. Их разграничение ни в науке, ни на практике не вызывает каких-либо сложностей.

Полиэргатическая система имеет собственный механизм нарушения безопасности функционирования транспорта (например, парирование чужих ошибок и т. д.), что необходимо иметь в виду при использовании специальных знаний по расследуемому уголовному делу.

3. По механизму совершения транспортные преступления не являются однородными: одни из них совершаются путем воздействия на объект уголовно-правовой охраны извне, другие – изнутри. Вероятнее всего, это обстоятельство должно учитываться при назначении и проведении соответствующих экспертиз, но в диссертации по этому поводу ничего не говорится.

4. В работе, к сожалению, ничего не сказано о происшествиях с участием средств индивидуальной мобильности и беспилотных транспортных средств, нарушение правил безопасности функционирования которых имеет специфический механизм. Подобного рода деяния, как известно, уже встречаются на практике.

5. К сожалению, в положении 1.1, вынесенном на защиту, некорректно именуется некоторые признаки объективной стороны состава преступления: автор говорит о времени и месте совершения преступления, тогда как речь идет об *обстоятельствах* времени и места (т. е. о признаках, характеризующих время и место; кстати сказать, пояснения, данные в скобках, об этом и свидетельствуют: навигационный период; тип пути сообщения).

6. По нашему мнению, некоторые положения не обладают необходимой новизной и значимостью для их вынесения на защиту (п. 4.2; п. 5.1).

7. В положении 3.3, выносимом на защиту, соискатель перечисляет задачи судебных транспортных экспертиз. Все они носят диагностический характер. Однако ряд предложенных задач решаются не только путем диагностики, но и путем идентификации. Однако диссертантом не поставлен вопрос



о решении идентификационных задач, это обстоятельство требует обоснования позиции автора.

Отмеченные замечания носят дискуссионный характер, не снижают положительной оценки диссертационного исследования.

*Автореферат* соответствует диссертации, отражает ее основные положения.

Диссертационное исследование прошло надлежащее *апробирование*. Выводы и рекомендации, сделанные по его результатам, представлялись на международных, всероссийских и межвузовских научно-практических конференциях, круглых столах, проходивших в высших учебных заведениях Российской Федерации и зарубежных стран.

Основные положения диссертационного исследования получили освещение в 72 опубликованных работах (общий объем 68,7 п. л.), в том числе в 2-х монографиях, 2-х учебниках (соавторство разделено), 2-х учебных пособиях (в одном соавторство разделено, в другом соавторство не разделено), методических рекомендациях (соавторство не разделено).

Из 65 статей 4 статьи опубликованы в изданиях, индексируемых в международных базах данных, 32 – в изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Отдельные положения работы внедрены в практическую деятельность технико-криминалистического управления Главного управления криминалистики (Криминалистического центра) Следственного комитета Российской Федерации, следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, ООО «Регион Транспорт Групп» (при производстве судебных железнодорожно-транспортных экспертиз), АНО «Научно-исследовательский институт судебных экспертиз и криминалистики» (при производстве судебных воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз), АНО «Главленретротранс» (при производстве транспортных экспертиз с целью воссоздания (реставрации и восстановления) исторических транспортных средств), а также в учебный процесс Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя, Московской академии Следственного комитета РФ, Государственного социально-гуманитарного университета.

Кроме того, подготовленная диссертантом монография «Теоретические основы частной теории судебных транспортных экспертиз» явилась победителем в номинации «Судебно-экспертная деятельность» Международного конкурса «Научная книга», организованного Академией управления МВД России в 2019 г.



*Общий вывод:* диссертация Николая Николаевича Ильина на тему «Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика» является самостоятельной научно-квалификационной работой, отличающейся научной новизной, в которой разработаны теоретические положения, совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение, имеющее важное теоретическое и практическое значение для криминалистики и судебной экспертологии, отвечает критериям, установленным п. 9–14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842) (в ред. от 26 октября 2023 г. № 415), соответствует специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки), а автор диссертации – Николай Николаевич Ильин заслуживает присуждения ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4 Уголовно-правовые науки (юридические науки).

Официальный оппонент –  
заведующий сектором уголовного права,  
уголовного процесса и криминологии,  
главный научный сотрудник  
ФГБУН «Институт государства и права  
Российской академии наук»,  
доктор юридических наук, профессор



А. И. Чучаев

20 ноября 2023 г.

Сведения об официальном оппоненте

Чучаев Александр Иванович, доктор юридических наук по специальности 12.00.08 – уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право, профессор, заведующий сектором уголовного права, уголовного процесса и криминологии, главный научный сотрудник федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт государства и права Российской академии наук» (ул. Знаменка, 10, Москва); контактный телефон: +7 (903) 528-42-49; адрес электронной почты: mokshal@rambler.ru



Имя *Чучаев А.И.*  
Ученый сотрудник федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт государства и права Российской академии наук»  
*Чучаев А.И.*