

В объединенный диссертационный совет Д 999.017.03,  
созданный на базе ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет  
имени Иммануила Канта»,  
ФГБОУ ВО «Российский государственный педагогический университет  
имени А.И. Герцена»,  
ФГБОУ ВО «Тульский государственный университет»,  
236006, г. Калининград, ул. Фрунзе, д. 6,  
зал заседаний диссертационного совета

## **ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА**

**на диссертацию и автореферат Попова Евгения Александровича  
«Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с  
участием большегрузных автомобилей»**

**на соискание ученой степени кандидата юридических наук по  
специальности 12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная  
деятельность; оперативно-розыскная деятельность**

Ознакомление с текстом диссертации, автореферата и публикаций Попова Е.А., посвященных проведенному им научному исследованию проблем правоприменительной практики при расследовании дорожно-транспортных преступлений (далее – ДТП) и, в частности, выявлению особенностей расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, позволяет сделать вывод о том, что к защите представлен оригинальный, завершённый научный труд на актуальную тему, и имеющий теоретическое значение и прикладной характер.

В рамках частной видовой криминалистической методики осуществлён научный анализ особенностей совершения и расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, разработаны организационные, методические, тактические и технико-криминалистические рекомендации по расследованию указанной группы преступлений, а также сформулированы положения по их криминалистической профилактике.

**Актуальность темы исследования** не вызывает сомнений. Цифры официальной статистики, приведённые в работе, свидетельствуют о том, что количество ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, растёт, последствия таких преступлений серьёзны, материальный и моральный вред, причиненный гражданам, их семьям, обществу, в ряде случаев вред окружающей среде существенен.

Проведенный автором диссертации анализ правоприменительной практики показал, что при наличии в принципе неплохо работающей «материнской» методики расследования ДТП, при расследовании ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, необходимо учитывать криминалистическую специфику механизма рассматриваемой группы преступлений, обстановки преступления, обстоятельств, способствующих его совершению, своеобразие информационно-следовой картины преступного события и носителей криминалистически значимой информации... Все эти аспекты недостаточно изучены в криминалистической науке и требуют научного подхода к обобщению, систематизации имеющихся знаний, выявлению закономерностей совершения преступления и поисково-познавательной деятельности следователя, типизации криминальных и следственных ситуаций, оценки и совершенствования криминалистического и экспертного обеспечения расследования. Именно этим вопросам и посвящает своё исследование Евгений Александрович Попов.

**Научная новизна, обоснованность и достоверность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации**

Новизна представленной к защите диссертации заключается в том, что впервые на монографическом уровне проведено комплексное исследование теоретических и практических проблем расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных большегрузными автомобилями, и разработана частная методика расследования преступлений данной группы, представляющая собой систему научных положений и основанных на них методических рекомендаций по выявлению преступления, организации расследования, собиранию и работе с доказательственной информацией.

Автор четко определил структурные элементы формируемой им методики и, описав содержание каждого элемента, дал представление о характере закономерных связей между структурными элементами, вышел на уровень научно-практических рекомендаций, учитывающих специфику указанной группы уголовных дел и повышающих эффективность производства следственных действий; а также определил конкретные меры по криминалистической профилактике данного вида дорожно-транспортных преступлений.

Новизной обладают все положения, выносимые на защиту.

Попов Е.А. разработал криминалистическую классификацию грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях.

Автором комплексно раскрыта проблема криминалистической

профилактики ДТП с участием грузового транспорта, которая требует для своего решения усилий различных министерств, ведомств, государственных органов, органов местного самоуправления, транспортных предприятий, общественности в тесном взаимодействии с органами дознания и предварительного следствия.

На основе выявленных закономерностей разработаны научно-практические рекомендации по использованию различных форм специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Основные положения, выводы, разработки диссертанта обоснованы и достоверны, что подтверждается значительным количеством используемых источников, в том числе и зарубежных (302 источника: криминалистические, криминологические, судебно-экспертные, уголовно-процессуальные, уголовно-правовые научные труды, материалы следственной, экспертной, судебной практики, личный опыт диссертанта), в соответствии с целью и задачами исследования подобранной методологической основы; репрезентативной базы исследования (с 2012 по 2017 г.г. изучено 207 уголовных дел по ст.ст. 264, 264.1, 266 УК РФ разных регионов страны, 50 материалов об отказе в возбуждении уголовных дел, 78 архивных материалов судов, 82 заключения судебных экспертов, проведено анкетирование практических работников правоохранительных органов, руководителей транспортных предприятий, водителей, использованы данные официальной статистики), глубоким анализом нормативно-правовых актов, апробированностью и получением положительных результатов от внедрения материалов диссертационного исследования (12 опубликованных научных статей, 4 из которых размещены в ведущих рецензируемых научных журналах, входящих в перечень изданий, рекомендованный ВАК; доклады на 15 международных, всероссийских, межвузовских научно-практических конференциях; 4 акта внедрения).

**Практическая ценность результатов** заключается в разработке теоретических положений и практико-ориентированных рекомендаций, обеспечивающих качественное и эффективное расследование преступлений исследуемой группы и формирование криминалистической готовности органов расследования использовать предложенную программу действий, что подтверждается актами внедрения положений диссертации в деятельность 4-го отдела Следственного управления УМВД России по г. Калининграду, Палаты судебных экспертов имени Ю.Г. Корухова.

Внедрение результатов исследования в учебный процесс юридического института Балтийского федерального университета имени И. Канта при

преподавании криминалистики и судебной экспертизы, а также в учебный процесс Инженерно-технического института БФУ им. И. Канта при преподавании дисциплины «Экспертиза дорожно-транспортных происшествий» способствует формированию профессиональных компетенций будущих юристов и экспертов.

Как уже отмечалось выше, диссертация Попова Е.А. является комплексным исследованием. Поставленные во Введении задачи последовательно раскрываются в трех главах, включающих восемь параграфов, и Заключение. В конце работы представлены приложения, иллюстрирующие и визуализирующие положения диссертации.

В изложении материала соблюдается логика исследования актуальных проблем теории и практики расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей. Объем работы без списка использованной литературы и приложений – 178 страниц.

Во Введении обосновывается актуальность темы исследования, степень её научной разработанности, определяются объект и предмет исследования, цели, задачи и методы исследования, его научно-теоретическая и практическая значимость, отмечается научная новизна, излагаются положения, выносимые на защиту, и сведения об апробации исследования.

Автор использует классическую структуру частной криминалистической методики расследования преступлений и начинает с описания основных типизированных признаков ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, т.е. даёт криминалистическую характеристику данной группы преступлений (глава первая диссертационной работы, с. 19-79 дис.).

Евгений Александрович справедливо называет криминалистическую характеристику преступлений базовым элементом частной методики расследования исследуемой группы преступлений и отмечает необходимость постоянной актуализации её содержания (с. 19 дис.) с учетом региональных особенностей (с. 50 дис.), а также обращает внимание на то, что в последнее десятилетие появилась потребность в разработке разновидностей криминалистической характеристики ДТП, предлагает их перечень, отвечающий потребностям современной практики (с. 21 дис.).

Определяя значение криминалистической характеристики преступлений данной группы, автор приходит к выводу, что «данные преступления являются, как правило, неосторожными и совершаются в основном неумышленно, за исключением тех противоправных деяний, когда грузовое транспортное средство выбрано в качестве орудия для совершения убийства или террористического акта, в их типовой криминалистической

характеристике отсутствуют такие элементы, как непосредственный предмет преступного посягательства и способы совершения преступления, основными элементами являются механизм и обстановка совершения преступления» (с. 24 дис.).

Евгений Александрович даёт следующее определение криминалистической характеристики ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей: это система сведений о типичных и взаимосвязанных криминалистически значимых свойствах, присущих данным преступлениям (с. 49 дис.). В качестве основных информационно значимых элементов криминалистической характеристики ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, автор выделяет: *обстоятельства, способствующие преступному событию* (например, криминалистическое значение, по мнению автора, имеет техническое состояние транспортного средства, попавшего в аварию (с. 27 дис.), загрузка большегрузных автомобилей (с. 29 дис.), неблагоприятные погодные условия (с. 52 дис.), с чем мы согласны; *обстановка места преступления* (автор предлагает классификацию автомобильных дорог, являющихся местом ДТП (с. 31-32 дис.), анализирует состояние российских дорог); *механизм совершения дорожно-транспортного преступления с участием большегрузных автомобилей* (автор указывает, что сочетание в различной последовательности параметров системы «водитель – грузовик – дорога – пешеход – окружающая среда» образует динамику ДТП. Под механизмом ДТП диссертант понимает систему временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы-последствия на взаимодействующих объектах (с. 35 дис.); *механизм следообразования* (с. 37 дис.); криминалистическая характеристика личности водителя и других участников ДТП (автор подробно описывает требования, предъявляемые к водителю грузового транспортного средства (с. 43-49, 70 дис.), составляет типовой портрет личности неосторожного преступника, который склонен к совершению ДТП с участием большегрузного автомобиля (с. 16; 77-79 дис.), даёт криминалистическую характеристику водителям-мигрантам (с. 76-77 дис.), выявляет особенности личности потерпевшего и показывает, что поведение пострадавших иногда способствует совершению дорожно-транспортных преступлений (с. 41 дис.), автор характеризует и такого участника как коллективный потерпевший (с. 37 дис.), к которому он относит также семьи погибших (с. 39 дис.)). В криминалистическую характеристику автор включает ещё один элемент. Так, параграф 1.2 диссертации посвящен криминалистической классификации грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных

происшествиях. На наш взгляд, выделение такого элемента вполне обосновано и обусловлено спецификой расследования данной группы преступлений. Нельзя не согласиться с автором в том, что «предлагаемая классификация грузовых транспортных средств, прежде всего, необходима следователю для разработки тактики осмотра транспортного средства, правильного описания его технического состояния и повреждений в протоколе следственного действия» (с. 58 дис.).

Хочется отметить, что автор достаточно полно показал в работе, в том числе и на многочисленных примерах, корреляционные связи между элементами системы криминалистической характеристики преступлений, что является особенно ценным и делает её реальным познавательным инструментом, необходимым в построении продуктивной методики расследования.

На с. 63 диссертации Попов Е.А. формулирует определение понятия автокатастрофы как аварии с участием большегрузного автомобиля или автопоезда, связанной с большим количеством жертв, значительными разрушениями транспортных средств, многочисленными повреждениями дорожных и иных сооружений и др.

Научный и практический интерес представляет предложенная автором типология водителей грузовиков, данная по различным основаниям, позволяющая установить взаимосвязь между личностью неосторожного преступника и причинами, условиями совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей, противодействию расследованию. Классификация водителей по такому основанию как выбираемая ими стратегии поведения при попадании в аварийную ситуацию на дороге необходима для правильного определения тактики производства допроса подозреваемого (обвиняемого) в нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства.

Классификация, как известно, это более продвинутый этап после сбора совокупности разрозненных знаний. И сама по себе классификация, являясь обобщенным способом организации знаний, зачастую становится научной абстракцией. Но, когда классификация обеспечивает более точное, полное представление, объяснение, прогностический анализ изучаемой действительности, то ценность и востребованность её возрастает. Классификации, представленные в диссертации Попова Е.А., безусловно, будут востребованы.

Автором затронут интересный аспект – субкультура, которая является спецификой российских водителей грузовиков (с. 75 дис.). Так, «Словарь дальнотойщика» как разновидность профессионального жаргона можно

использовать в оперативно-розыскной и следственной деятельности не только по делам о ДТП, но и по другим преступлениям, в которых, так или иначе, фигурируют представители данной профгруппы.

**Вторая глава диссертации** посвящена особенностям расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей (с. 80-143 дис.).

В этой части диссертации автор, анализируя практику расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей, делает вывод о наиболее распространенных исходных следственных ситуациях первоначального этапа расследования рассматриваемой категории преступлений, типизирует их и описывает основные признаки, а также формирует типовые следственные версии и предлагает пути разрешения типично возникающих следственных ситуаций.

Автор акцентирует внимание на проблеме нейтрализации противодействия расследованию по делам о дорожно-транспортных преступлениях (с. 86-87 дис.).

Особое внимание в работе уделяется тактике производства таких следственных действий как осмотр места происшествия и транспортного средства (автор подчеркивает, «что для повышения эффективности осмотра места дорожно-транспортного преступления с участием большегрузных автомобилей он должен проводиться силами постоянно действующей следственно-оперативной группы» (с. 95-96 дис.)), показывает роль специалиста-автотехника, криминалиста и трасолога при следственном осмотре (с. 96-99 дис.), формирует ряд рекомендаций по проведению осмотра, фиксированию результатов осмотра в протоколе следственного действия, выявляет типичные ошибки, допускаемые в ходе осмотра места происшествия и транспортного средства (с. 107 дис.)); следственного эксперимента (выделяются основные виды следственного эксперимента по уголовным делам о ДТП с участием большегрузных автомобилей (с.110 дис.), этапы подготовки и проведения (с. 110-113 дис.), критерии оценки результатов следственного эксперимента (с. 115 дис.)); допрос (определён предмет допроса участников ДТП в соответствии с перечнем обстоятельств, подлежащих установлению при расследовании ДТП с участием грузовиков (с. 117-118 дис.), даются рекомендации по проведению допроса потерпевших, свидетелей, водителя транспортного средства; автор предлагает разделить свидетелей по ряду признаков для выбора типовой формы допроса (с. 122-123 дис.); предлагает в состав следственно-оперативной группы, выезжающей на место совершения автокатастрофы, включать опытных психологов, которые смогут правильно оценить поступающую информацию в зависимости от полученных лицом травм

различной степени тяжести и его психического состояния (с. 125-126 дис.), рекомендует следователю избирать тактику допроса подозреваемого, исходя из типологии водителей в зависимости от стратегии их поведения (с. 130-131 дис.)).

Нельзя не согласиться с Поповым Е.А., что при производстве следственных действий использование ситуационного перспективного моделирования повышает эффективность познавательной деятельности следователя. Также справедливо утверждение, что необходима специализация следователей, в производстве которых находятся уголовные дела данной категории.

Характеризуя последующий этап расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, автор расписывает типовые следственные ситуации этого этапа, формирует программу действий следователя по оценке собранных по делу доказательств, проведении следственных действий, конкретизирующих имеющиеся доказательства (например, назначение и производство повторных и дополнительных, комплексных экспертиз, установление и допрос новых свидетелей, производство очной ставки, проверки показаний на месте, предъявления для опознания и др.), использованию возможностей оперативно-розыскной деятельности, принятию решения об окончании следствия, ознакомлению участников с материалами дела, составлению обвинительного заключения, направлению дела в суд.

Каждая следственная ситуация иллюстрирована примерами из практики.

**Глава третья** посвящена использованию специальных знаний при расследовании и профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей. Автор выделяет традиционно назначаемые судебные экспертизы и пишет о нетрадиционных исследованиях по исследуемой группе уголовных дел (например, полисомнографическое исследование, исследование по определению гипоксического повреждения нейроклеточной субстанции головного мозга и количественных показателей молочной кислоты головного мозга трупа водителя, исследование на полиграфе, судебно-тахографическая экспертиза и некоторые другие (с. 144-145, 146 дис.)).

Евгений Александрович подчеркивает, что наличие современных технических средств на большегрузных автомобилях ставит вопросы обработки, хранения, анализа цифровой информации, её процессуального оформления в ходе расследования автокатастрофы (с. 145 дис.) и рассуждает о введении нового следственного действия «Получение информации с систем



видеонаблюдения, видеорегистраторов» (с. 145-146 дис.). На наш взгляд, предлагаемая новелла в виде нового следственного действия является излишней. На практике никаких проблем с этим не возникает, суды охотно в качестве доказательств принимают протоколы осмотров этих видеосистем и содержащейся на них информации.

Думается, что автор прав, обосновано утверждая, что «экспертами нередко применяются устаревшие методики исследования, что является причиной экспертной ошибки» (с. 148 дис.). Действительно «на сегодняшний день существуют различные компьютерные программы, внедренные в экспертную практику, и доступен зарубежный опыт проведения подобного рода экспертиз, но большинство современных достижений очень медленно появляются в повседневной экспертной практике» (с. 148 дис.).

Особый интерес представляют положения диссертации о значении и возможностях одной из сложнейших экспертиз – ситуационной экспертизы (с. 152-155 дис.).

Автор абсолютно верно пишет о том, что формируемая им методика должна иметь такой структурный элемент как криминалистическая профилактика. Серьезные последствия ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, требуют принятия комплекса мер профилактического характера в целях их предупреждения (с. 159 дис.).

Криминалистическую профилактическую деятельность автор, придерживаясь позиции Н.П. Яблокова, делит на два вида: следственную и экспертную профилактику, выделяет процессуальную и непроцессуальную форму. В работе анализируется современное состояние теории и практики криминалистической профилактики, автором вносятся предложения по внедрению эффективных профилактических мер. Предложения автора были поддержаны экспертами ведущих российских институтов в области автомобильной техники (НАМИ и МАДИ г. Москвы), что позволило отечественный ГОСТ привести в соответствие с требованиями европейских стандартов. Рекомендации, которые даны Поповым Е.А. по взаимодействию следователя и эксперта, можно рассматривать как профилактику следственных и экспертных ошибок.

В целом проведенное исследование и его итог – диссертационную работу, можно оценить достаточно высоко. Но вместе с тем появились и некоторые вопросы к автору, которые носят дискуссионный характер и которые хотелось бы обсудить во время защиты.

1. На с. 55 диссертации Евгений Александрович, рассуждая о научной основе расследования дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей, пишет о том, что в криминалистике

сформировано криминалистическое учение о транспортных средствах, и в рамках этого учения следует выделить частную криминалистическую теорию о грузовом транспортном средстве как техногенном источнике повышенной опасности. Он полагает, что «рассматриваемая теория включает в себя типовую информацию о криминалистически значимом своеобразии различных видов грузовых транспортных средств как слеодообразующих и следовоспринимающих объектов, связанных с ними следах и технологиях их обнаружения, фиксации, изъятия, экспертного исследования в целях выявления и расследования преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей».

В последнее десятилетие в криминалистической науке формулируется много частных учений и теорий (что ни диссертация, то учение), расширяя общую теорию криминалистики. Как автор определяет понятие и содержание криминалистического учения (теории), считает ли обоснованным любую систематизированную совокупность данных называть учением? И достаточно ли для теории «включать в себя *типовую информацию* о криминалистически значимом своеобразии... (далее по тексту)»?

2. Автор использует в тексте термин «типовой»: типовая информация о личности участников ДТП (с. 12 дис.), типовая модель личности неосторожного преступника (с. 14 дис.), типовая криминалистическая характеристика (с. 24 дис.), типовые следственные ситуации (с. 81 дис.), типовые следственные версии (с. 83 дис.) и т.д. В криминалистической науке используется и другой термин «типичный/ая». Равнозначны ли для автора эти термины?

3. Работа, безусловно, приобрела бы ещё большую практическую ценность, если бы автор более подробно рассмотрел особенности выявления технических параметров движения и работы автомобиля до момента столкновения и в момент столкновения с использованием информационных систем, установленных в современных автомобилях. Большинство автомобилей на сегодняшний день оборудованы компьютерными системами, где фиксируются одновременно до сотни параметров, например: скорость, ускорения (в том числе отрицательное при торможении), параметры работы двигателя, усилия на педали и срабатывание тех или иных устройств, интегрированных в автомобиль, и т.д. Для просмотра этих параметров применяются специализированные стенды в авторизированных автосервисах или экспертных подразделениях.

4. Автор неоднократно в работе подчеркивал необходимость комплексного подхода при проведении судебно-экспертных исследований, но недостаточно раскрывает суть этого подхода. Например, в чем

заключается комплексный подход при исследовании видеорегистраторов?

На наш взгляд, комплексный подход в данном случае проявляется в следующем: исследование видеорегистраторов после ДТП это и восстановление информации с поврежденных носителей памяти и исследование непосредственно аудио- и видеоконтента с видеорегистратора. Можно исследовать аудиосигнал для определения режимов работы двигателя, идентификации того, кто управлял автомобилем (если присутствует речевая информация). Исследование же видеоконтента позволяет определить скорость и тормозной путь, построить траекторию движения и т. д. Оценка достоверности информации на представленных носителях, восстановление информации предполагает компьютерное исследование.

Всегда ли комплексный подход, предполагаемый в экспертном исследовании, детерминирует решение следователя о проведении комплексной экспертизы?

5. Как автор относится к предложению о включении в технические регламенты для большегрузов обязательного установления видеокамер с выводом дисплея на переднюю панель с обязательным видеообзором «слепых» зон (по типу требования об обязательной установке тахометра).

6. Считает ли автор обязательным официальное признание созданной экспертной методики исследования или достаточно того, что она запатентована в соответствующих органах и одобрена экспертным сообществом?

В тексте диссертации говорится о весьма перспективной методике – методике установления места столкновения автомобилей расчетным путем В.Н. Никонова (Уфимский научный центр РАН). Данная методика не утверждена Методсоветом РФЦСЭ при МЮ РФ, поскольку, по мнению ряда экспертов, является откровенно сырой. Но она запатентована, и это дает возможность её использования.

7. Автор пишет, что «криминалистическая профилактическая деятельность делится на два вида: следственную и экспертную профилактику» (с. 157 дис.). В диссертации достаточно полно отражена позиция автора о мерах в области экспертной профилактики, но не четко раскрыты методы и средства следственной профилактики. Требуется дополнительные пояснения по этому вопросу.

Содержание автореферата и опубликованных работ соответствует содержанию диссертации.

Исходя из всего вышесказанного можно сделать вывод: представленная на рецензирование диссертация является самостоятельной научно-

квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований разработаны теоретические положения, совокупность которых можно квалифицировать как решение научной проблемы, имеющей значение для развития науки криминалистики (в частности таких учений, как: о частной методике расследования, организации расследования, планировании расследования преступлений, криминалистической ситуалогии, взаимодействии следователя с оперативно-розыскными подразделениями), и правоприменительной практики досудебного производства. Данное исследование соответствует требованиям ч. 1 п. 9 Положения о порядке присуждения ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 (в ред. от 28.08.2017 г. № 1024), а её автор, Попов Евгений Александрович, заслуживает присуждения учёной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность.

**Официальный оппонент:**

**Диана Аркадьевна Степаненко**

заместитель директора по научной работе,  
зав. кафедрой уголовно-процессуального права и криминалистики  
Восточно-Сибирского филиала ФГБОУВО «Российский государственный  
университет правосудия»,  
доктор юридических наук, профессор

(специальность 12.00.09 – уголовный процесс,  
криминалистика и судебная экспертиза;  
теория оперативно-розыскной деятельности)

Почтовый адрес: 664074, г. Иркутск, ул. Ивана Франко, 23а;  
раб. тел.: 8(3952)411282; сот. тел.: 8(902)17-11-448;  
e-mail: [diana-stepanenko@mail.ru](mailto:diana-stepanenko@mail.ru)

«20» августа 2018 г.

