

В Диссертационный совет  
Д 999.017.03 на базе  
Федерального государственного  
бюджетного образовательного  
учреждения высшего образования  
«Балтийский федеральный  
университет имени Иммануила  
Канта»

## ОТЗЫВ

официального оппонента Россинской Елены Рафаиловны, доктора юридических наук, профессора, директора Института судебных экспертиз Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) на диссертацию Попова Евгения Александровича на тему «Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей», представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность.

Процесс автомобилизации в России, наряду с несомненным положительным влиянием на развитие экономики и социальной сферы, имеет и негативные последствия. Одним из главных среди них является аварийность на автомобильных дорогах, приводящая к гибели и травмированию людей, большим материальным потерям. Эта проблема является крайне актуальной, в том числе, для перевозок, осуществляемых большегрузными автомобилями, объем которых возрастает из года в год. На росте аварийности сказывается зачастую плохое качество автомобильных дорог, недостаточная квалификация водителей, осуществляющих такие перевозки, нарушение правил перевозки грузов и эксплуатации и транспортных средств.

Проблемы расследования преступлений, сопряженных с дорожно-транспортными происшествиями, неоднократно рассматривались в криминалистической литературе. Однако расследованию дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, несмотря на имеющуюся специфику пока не уделялось должного внимания. На монографическом уровне еще не осуществлялось комплексное изучение особенностей тактики и методических подходов расследования подобных преступлений. Таким образом, *актуальность темы диссертационного исследования не вызывает сомнений и обусловлена, как недостаточной научной разработанностью проблемы, так и ее большой практической значимостью.*

Основной *целью* диссертационного исследования явилось изучение особенностей дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных

автомобилей и разработка криминалистических технико-криминалистических, тактико-криминалистических и методических рекомендаций по их расследованию и предупреждению.

Для осуществления этой цели диссертант поставил и с успехом разрешил *целый ряд серьезных задач*:

- рассмотреть особенности криминалистической характеристики преступлений, сопряженных с ДТП с участием большегрузных автомобилей;
- разработать криминалистическую классификацию грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях;
- проанализировать особенности личности водителя грузового транспортного средства как элемента криминалистической характеристики;
- систематизировать типичные следственные ситуации и версии на первоначальном этапе расследования;
- выявить тактические особенности проведения отдельных следственных действий по делам данной категории;
- проанализировать возможности использования специальных знаний в ходе расследования дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей, роды необходимых судебных экспертиз, особенности их назначения и производства;
- выработать криминалистические рекомендации по профилактике дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

*Объектом исследования*, по мнению автора, *является криминальная деятельность*, связанная с дорожно-транспортными преступлениями, совершенными с участием большегрузных автомобилей, а также деятельность по расследованию этих преступлений (с.8).

Думается, что объект исследования Е.А. Поповым определен слишком широко. Мы целиком поддерживаем его позицию об отнесении к объекту исследования деятельности по расследованию преступлений данного вида, хотя конкретнее ее можно было бы обозначить как следственную и судебную практику, поскольку сам автор в качестве эмпирической базы ссылается в диссертации именно на это (с.9-10). Однако в целом криминальная деятельность, по нашему мнению, не может являться объектом криминалистического исследования, а относится к области криминологии. В криминалистике мы, конечно, изучаем некоторые элементы этой деятельности, анализируя способы преступлений, личность типичного преступника как элементы криминалистической характеристики.

*Предметом исследования*, по мнению автора, выступают закономерности *криминальной деятельности*, связанной с дорожно-транспортными преступлениями, совершенными с участием большегрузных автомобилей, а также организационные, методические, тактические и технико-криминалистические

закономерности расследования данной категории преступлений. Здесь также, как и в отношении объекта, следует заметить, что изучение закономерностей криминальной деятельности – это прерогатива науки криминологии.

Оценивая работу соискателя *с точки зрения ее научной новизны* достаточно сказать, что им одним из первых на монографическом уровне осуществлено комплексное криминалистическое исследование теоретических и прикладных проблем расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей. Е.А. Попову удалось разработать криминалистическую характеристику такого вида преступлений как дорожно-транспортные преступления с участием большегрузных автомобилей; обобщить и систематизировать типичные следственные ситуации и первоначальны следственные версии и разработать алгоритмы первоначального этапа расследования, в том числе с использованием специальных знаний. На этой основе с учетом специфики указанной категории уголовных дел он разработал научно-практические рекомендации, повышающие эффективность следственных действий и судебных экспертиз, а также меры по криминалистической профилактике преступлений. *Сформулированные диссертантом положения, выносимые на защиту в целом отвечают критерию научной новизны.*

Следует отметить *теоретическую значимость* диссертационного исследования Е.А. Попова. Она определяется результатами обобщения и теоретического анализа проблем, расследования отдельных видов преступлений, в частности расследования дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей. Предложенные и обоснованные в диссертации теоретические положения и рекомендации могут способствовать развитию криминалистической тактики и методики. Ряд положений работы вносит определенный вклад в развитие судебной экспертологии в контексте постановки ситуационных задач, а также могут быть использованы в законотворческой деятельности по совершенствованию законодательства и подзаконных актов в области безопасности дорожного движения

Примененная методология, выявленные закономерности, а также предложения, несомненно, являются вкладом автора в криминалистическую науку.

*Практическая значимость* результатов исследования состоит в том, что разработанные в диссертации рекомендации направлены на совершенствование деятельности по раскрытию и расследованию дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей и могут уже сейчас быть использованы следователями, дознавателями, судьями, представителями потерпевшего и защитниками в процессе предварительного и судебного следствия, а также в преподавании курса криминалистики в вузах и при повышении квалификации практических работников правоохранительных органов.

Отметим *эмпирическую базу данного диссертационного исследования*, которую составили результаты обобщения практики расследования 207

уголовных дел по дорожно-транспортным преступлениям с участием большегрузных автомобилей и автопоездов по Калининградской, Ростовской, Иркутской областям, Алтайскому краю с 2012 по 2017 гг., результаты анализа 50 материалов об отказе в возбуждении уголовного дела и 78 архивных материалов судов г. Калининграда и Калининградской области, Алтайского края, Иркутской и Ростовской областей, 82 заключений экспертов, интервьюирования 54 практических работников Калининградской, Ростовской областей и Алтайского края, а также 215 руководителей транспортных компаний, занимающихся грузовыми перевозками и 450 водителей большегрузных автомобилей в Иркутской, Смоленской, Свердловской, Псковской, Ростовской, Калининградской, Московской областей и Алтайском крае. Автор в дополнение к этому проанализировал статистические данные на официальном интернет-сайте МВД РФ и использовал личный опыт практической работы в качестве судебного эксперта-автотехника. При подготовке диссертации Е.А. Поповым изучен широкий круг научной литературы по проблеме исследования.

Таким образом, *репрезентативность, достоверность и обоснованность результатов исследования не вызывает сомнений.*

Концепция автора и основные положения диссертации докладывались на 15 международных, всероссийских, межвузовских научно-практических конференциях, проходивших в Гродно (2016), Ижевске (2015), Калининграде (2011, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018), Москве (2015, 2017, 2018), Санкт-Петербурге (2015, 2016), Светлогорске (2011, 2017). По проблематике диссертационного исследования опубликовано 12 научных статей, из них 4 в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России. Автор участвовал в разработке межгосударственного стандарта ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки», в котором были учтены предложения, сформулированные в его диссертации. Отдельные положения диссертации внедрены в практическую деятельность следственных органов и учебный процесс вузов. Таким образом, *апробацию работы можно признать достаточной.*

Перейдем далее к рассмотрению содержания диссертации, которая, выполнена на 252 с. печатного текста, и состоит из введения, трех глав, включающих 8 параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений.

*Во введении* отражены актуальность темы диссертационного исследования, его научная новизна, определяются объект, предмет, цели и задачи исследования, его методологическая и теоретическая база, формулируются основные положения, выносимые на защиту, теоретическая и практическая значимость результатов исследования.

*Первая глава «Криминалистическая характеристика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей»* состоит из трех параграфов. В ней рассмотрены особенности криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, дана криминалистическая классификация грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях, проанализированы особенности личности водителя

Наибольший интерес в этой главе вызывает анализ механизмов ДТП с участием большегрузных автомобилей и использованный при этом ситуационный подход (с.26-37). Заслуживает внимания разработанная автором криминалистическая классификация большегрузных автомобилей, как неотъемлемая часть криминалистической характеристики преступлений рассматриваемого вида, поскольку различные автомобили имеют свои криминалистические особенности, отражающиеся в следовой картине на месте происшествия (с.62-65).

Важной составляющей криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, с участием большегрузных автомобилей является информация о личности водителя и потерпевших, анализ которой приведен в диссертационной работе (с.67-79). Разработанная автором классификация водителей грузовиков (с.77), по нашему мнению, позволяет проследить взаимосвязи между личностью преступника, механизмом ДТП, причинами, условиями совершения преступлений, ситуациями, способствующими их совершению, а также способами противодействия расследованию.

*Вторая глава диссертации «Особенности расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей»* также состоит из трех параграфов. В ней рассмотрены особенности первоначального этапа расследования, в том числе типичные исходные следственные ситуации и первоначальные следственные версии, особенности тактики следственных действий, а также последующий этап расследования дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей.

Думается, весьма удачным является использование Е.А. Поповым криминалистической ситуалогии при рассмотрении первоначального этапа расследования. Им выделены четыре типичные исходные следственные ситуации (с.81-92) и на их основе сформулированы типичные следственные версии.

Особенности проведения отдельных следственных действий также основаны на использовании ситуационного подхода. Подробно исследованы вопросы тактики осмотра места происшествия, включающего осмотр транспортного средства (с.93-107). Причем мы полностью поддерживаем необходимость участия в осмотре как специалиста-криминалиста, так и автотехника. заслуживают внимания и рекомендации диссертанта по производству следственного эксперимента (с.109-115). Большое внимание уделено в диссертации и особенностям тактики допроса, тактическим приемам получения полных и правди-

вых показаний, как от участников ДТП, так и от иных лиц (с.116-132), обоснована необходимость участия в следственных действиях опытного психолога (с.126).

На последующем этапе расследования дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей Е.А. Попов предлагает использовать ситуационное моделирование (с.133). Он справедливо отмечает недостаточную разработанность в криминалистической литературе по методике расследования дорожно-транспортных преступлений вопросов, связанных с последующим этапом расследования (с.135) и предлагает конструктивный основанный на ситуационном подходе алгоритм действий следователя (с.135-141).

*Третья глава диссертации «Проблемы использования специальных знаний, возникающие при расследовании и профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей»* включает два параграфа, в которых рассмотрены виды специальных знаний, необходимые для расследования дел данной категории, основные роды судебных экспертиз, а также проблемы следственной и экспертной профилактики этих преступлений. Проведен анализ практики назначения, производства и оценки судебных экспертиз, вопросов, выносимых на разрешение эксперта (с.144-152).

Автор декларирует целесообразность назначения ситуационной экспертизы, отличительной чертой которой он считает «необходимость применения специальных знаний из различных областей науки для анализа, как отдельных элементов события, механизма преступления так и деталей ситуации» (с.154).

В диссертации предложены научно обоснованные меры по криминалистической профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей (с.156-173).

*В заключении* изложены выводы по работе.

Диссертация написана грамотным литературным языком и хорошо оформлена. Ее структура логически выдержанна и в полной мере соответствует результатам проведенного автором исследования. Выводы, рекомендации и предложения в основе своей аргументируются убедительно. Отдельно следует отметить большое количество примеров из следственной, судебной и экспертной практики, а также приложений, которые прекрасно иллюстрируют концепции автора.

Вместе с тем, наряду с *положительной оценкой работы*, позволим себе не согласиться с некоторыми спорными положениями и высказать *отдельные замечания*.

1. Выше мы уже указали на слишком широкий подход к объекту и предмету исследований, поскольку в целом криминальная деятельность, по

нашему мнению, не может являться объектом криминалистического исследования.

2. Е.А. Попов выносит на защиту авторское понятие криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей (с.12), включая в нее информацию о механизме и обстановке совершения преступления, месте и времени совершения преступления, грузовых транспортных средствах, типовых материальных следах, остающихся на месте происшествия; типовой информации о личности участников ДТП. При этом далее в данном положении, в названиях глав (с.2) и по тексту речь идет не о криминалистической характеристике вида преступлений, а о криминалистической характеристике дорожно-транспортных происшествий. Думается, что эти понятия не равнозначны, и в диссертации необходимо было бы уточнить криминалистическую дефиницию дорожно-транспортных преступлений. Полагаю, что категория криминалистическая характеристика, как это трактуется криминалистической наукой, все-таки относится к виду преступления, но не к дорожно-транспортному происшествию.

3. При описании тактики осмотра места происшествия и транспортного средства автор наряду с конкретными научными рекомендациями зачастую приводит либо общеизвестные сведения, либо упускает важные аспекты. Например, видимо, нет смысла приводить правила упаковки объектов, описанные в любом учебнике (с.103). В то же время, указывая на важность мирообъектов и их большую роль в расследовании (с.103), автор никак не уточняет вид этих микрообъектов, информацию, которую можно получить при их изучении. Более того, в параграфе, посвященном специальным знаниям, об этом тоже ничего не говорится.

4. Неясно, что в диссертации понимается под «ситуалогической или ситуационной экспертизой (исследование обстоятельств ДТП)» (с.144). Хотелось бы получить разъяснения как ситуалогическая экспертиза сочетается с комплексной. Полагаем, что понятие ситуационная или ситуалогическая относится не к роду (виду) экспертизы, к задачам экспертного исследования. Автор также упоминает о химической экспертизе, хотя данное понятие исключено из экспертологии, поскольку классификация судебных экспертиз по методам исследования упразднена еще А.Р. Шляховым в 70-е годы прошлого века, а методы химического анализа являются общеэкспертными, т.е. используются во многих родах и классах судебных экспертиз.

5. Дискуссионным является категорическое утверждение диссертанта, что использование ряда компьютерных программ, например, CARAT-3 или CARAT-4 в экспертной деятельности «значительно снижает эффективность расследования данной категории уголовных дел» (с.150). Эти программы, как указывает сам автор, не прошли процедуру утверждения научно-методическим советом ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России. Но это связано с тем, что

данные программы пока недостаточно точно описывают физические процессы при столкновении автомобилей, о чем неоднократно указывалось на научных конференциях и в публикациях (например, работы В.Н. Никонова). Данные программные комплексы могут служить подспорьем в работе очень квалифицированным экспертам-автотехникам. Но широкое их применение при современном уровне подготовке таких экспертов неизбежно вызовет множество экспертных ошибок.

6. Спорным является и правовой характер некоторых вопросов, выносимых на разрешение экспертам автотехникам. Е.А. Попов справедливо указывает на недопустимость постановки перед экспертом вопросов, не входящих в его компетенцию. Он ссылается на Постановления Пленумов Верховного суда РФ №25 от 9.12.2008 и №28 от 21.12.2010, где указывается, что недопустимой является постановка перед экспертом правовых вопросов, связанных с оценкой деяния. Но необходимо уточнить, что неправильная формулировка вопроса не должна препятствовать возможности его решения. Диссертант вместо того, чтобы отметить вопрос, должен был указать как его правильно сформулировать. Часть вопросов, которые он приводит действительно недопустимы, например, виновен ли водитель в совершении ДТП; определить виновность каждого участника ДТП в процентном соотношении и т.п. Но другие вопросы, будучи переформулированы, вполне допустимы, например, вместо – «соответствовали ли действия водителя Правилам дорожного движения?» (с.150) – надо указать Какие правила дорожного движения нарушены?; вместо – «находятся ли нарушения ПДД водителем в причинной связи с ДТП?» – надо указать Имеется ли причинно-следственная связь нарушения правил и ДТП? Заметим, что нарушение правил не является синонимом правонарушения.

Следует также подчеркнуть, что вопросы о нарушении правил далеко не так просты. Поэтому нельзя согласиться с Е.А. Поповым, утверждающим, что «отвечать на такие вопросы не входит в компетенцию эксперта-автотехника. При внимательном прочтении Правил дорожного движения, которые являются нормативным правовым актом, следовательно сам может ответить на них» (с.150). Следовательно действительно может дать юридическую оценку произошедшему, но только после того, как эксперт ответит на вопрос с применением своих специальных знаний.

Оценивая диссертацию Е.А. Попова *в целом*, заключаем, что она представляет собой *законченное монографическое исследование теоретически и практически важной проблемы*. Указанные в отзыве замечания носят *частный и дискуссионный характер* и не снижают общей положительной оценки диссертации.

Новизна темы, научная и практическая значимость выводов, сформулированных диссертантом, позволяют охарактеризовать диссертацию Е.А. Попова как научно-квалификационную работу, в которой на основании лично выполненного автором исследования, разработаны теоретические положения, имеющие значение для развития криминалистики и методики расследования



дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Автореферат диссертации и опубликованные диссертантом работы отражают научную новизну, основные выводы и содержание диссертационной работы.

Вышеизложенное позволяет утверждать, что диссертация на тему «Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей», представленная на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность, соответствует критериям, установленным Положением о порядке присуждения ученых степеней, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842, а ее автор, Евгений Александрович Попов заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук.

Официальный оппонент -  
заслуженный деятель науки РФ,  
почетный работник высшего  
профессионального образования РФ,  
академик РАЕН, директор Института  
судебных экспертиз Московского  
государственного юридического  
университета имени О. Е. Кутафина  
(МГЮА), доктор юридических наук,  
профессор

Е.Р. Россинская

28 августа 2018 г.

Тел. раб. +7 499 2448767; +7 499 2448756  
Адрес раб.: Россия, 125993, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9.  
E-mail: elena.rossinskaya@gmail.com

ПОДПИСЬ  
З А В Б Управление  
кадров  
Начальник отдела  
Управления Кадров Л.Б. Красильникова  
«28» 08 18