

В диссертационный совет Д 999.066.02 при Федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет дружбы народов» и Федеральном бюджетном учреждении Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации (101000, г. Москва, Б. Спасоглинищевский пер., д. 4, каб. 107)

## **ОТЗЫВ**

**официального оппонента**

**на диссертацию Жаворонкова Владимира Алексеевича  
на тему: «Информационно-компьютерное обеспечение судебной  
экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств»,  
представленной на соискание ученой степени кандидата юридических  
наук по специальности 12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная  
деятельность; оперативно-розыскная деятельность**

Наметившиеся в последнее время тенденции кардинальной переориентации криминальных способов изменения первичной (заводской) идентификационной маркировки на похищенных автомобилях заставляют искать новые подходы к решению задач, стоящих перед судебной экспертизой маркировочных обозначений транспортных средств. Применяемые традиционные методы проведения исследований в настоящее время в большинстве случаев (80–85%) становятся неэффективными (с. 5).

Использование современных достижений науки и техники, в том числе методов, основанных на преимуществах информационных и компьютерных технологий, открывает новые возможности установления первоначального содержания идентификационной маркировки транспортных средств. Достаточно новаторским представляется, выработанный автором и условно им названный «информационный метод исследования», в основе которого

лежит принцип, при котором детали и агрегаты транспортного средства рассматриваются как носители криминалистически значимой информации, прочтение (декодирование) которой позволяет решить основную задачу, стоящую перед экспертом, – идентифицировать исследуемое транспортное средство с помощью сведений, содержащихся в различных источниках информации, в том числе внутрипроизводственных базах данных заводо-изготовителей (с. 176).

Увеличение потоков информации, необходимой для решения задач судебной экспертизы этого вида, заставляет по-новому подойти и к информационным процессам, связанным с поиском, обработкой, систематизацией, накоплением, хранением и использованием данных, используемых при решении экспертных задач.

Создание организованной и научно обоснованной системы информационно-компьютерного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств и проведение ряда мероприятий технического, правового и организационно-методического характера позволит более эффективно использовать источники информации и решать задачи, стоящие перед экспертом (с. 10–11).

В совокупности все это обуславливает актуальность темы рецензируемого диссертационного исследования, представляющего работу, характеризующуюся определенной новизной и целостностью, а также практической, научной и дидактической значимостью.

Безусловным достоинством диссертации является ее комплексный характер, определяемый тем обстоятельством, что автор провел исследование актуальных на сегодняшний день, но недостаточно разработанных учеными-криминалистами вопросов, связанных с производством экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств. При этом В.А. Жаворонковым довольно успешно решены поставленные для достижения этой цели частные задачи, указанные в работе.

Научная новизна диссертационного исследования определяется тем, что соискатель впервые на монографическом уровне исследовал теоретические и практические проблемы информационно-компьютерного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств и предложил по-новому подойти к решению задач судебной экспертизы этого вида.

Существенным вкладом в развитие частной теории судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств явилось то, что исходя из выявленных особенностей объекта, предмета и задач экспертизы, диссертантом обоснована необходимость ее выделения в самостоятельный вид рода экспертиз восстановления уничтоженных маркировочных обозначений класса криминалистических экспертиз (с. 32–33); описаны и классифицированы объекты (с. 41–44) и подробно проанализированы задачи судебной экспертизы этого вида, решаемые экспертами на различных этапах ее производства (с. 49–73).

Положительной стороной исследования также является то, что автором выявлена роль дополнительных источников информации, использование которых относится к необходимым условиям решения задач судебной экспертизы этого направления (с. 37–38).

В своей работе В.А. Жаворонков сформулировал основные принципы построения и авторское понятие системы информационно-компьютерного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, рассматривая ее как комплекс взаимосвязанных и взаимообусловленных мероприятий организационно-нормативного и материально-технического характера, направленных на использование преимуществ информационных и цифровых технологий с целью оптимизации поиска, сбора, обработки, систематизации, накопления, хранения и выдачи доказательственной и ориентирующей информации, необходимой для решения задач экспертизы (с. 147).

Кроме того, к положительным аспектам работы следует отнести то, что в процессе подготовки диссертации был выработан и апробирован на практике альтернативный способ расчета контрольного знака идентификационного номера транспортных средств, производимых в странах Северной Америки или предназначенных для продажи на их территории (с. 64–65).

Одним из основных результатов исследования, стала разработанная соискателем структура взаимосвязанных баз данных системы информационно-компьютерного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств (с. 115), включающая базы данных экспертно-криминалистических подразделений ОВД, подразделений ОВД, не относящихся к ним, других экспертных учреждений, осуществляющих производство экспертиз и исследований этого вида, а также базы данных заводов-изготовителей транспортных средств. В продолжение разработки этого вопроса автором предложена форма информационной карты (приложения к электронной копии заключения эксперта, хранящегося в одной из баз данных, формируемых экспертно-криминалистическими подразделениями ОВД), в которой аккумулируются данные, не отражаемые в заключении эксперта, но используемые при производстве экспертиз.

При исследовании проблем информационно-компьютерного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств В.А. Жаворонковым был определен круг этих проблем (с. 121) и предложены конкретные меры, направленные на их решение, суть которых сводится к совершенствованию нормативно-правовой базы, формируемой как на уровне отраслевых министерств и ведомств, так и на уровне Правительства Российской Федерации (с. 139–141).

Основываясь на анализе практики производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств, соискателем были определены актуальные направления деятельности,

позволяющие более эффективно использовать достижения информационных и цифровых технологий при производстве экспертиз и исследований этого вида (с. 154).

К положительным сторонам работы следует отнести и то обстоятельство, что диссертантом спрогнозированы положительные результаты внедрения средств информационно-компьютерных технологий в процесс производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств (с. 182) и разработана многокритериальная система оценки эффективности информационно-компьютерного обеспечения производства экспертиз и исследований этого вида (с. 186).

В результате проведенных исследований соискатель приходит к выводу, положительно характеризующему логику и последовательность его рассуждений, о необходимости создания компьютеризированного рабочего места эксперта нового поколения (с. 206), качественно отличающегося по техническому оснащению от существующего и включающего в себя: комплекс технического оборудования и инструментария последнего поколения, необходимого для производства экспертиз и исследований; универсальные аппаратные средства и программное обеспечение, позволяющее осуществлять поиск и обработку информации с использованием цифровых технологий, а также непосредственный доступ к базам данных, содержащим информацию необходимую для проведения судебно-экспертных исследований.

Теоретическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что сформулированные автором научные положения и обобщения являются определенным вкладом в развитие частной теории судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, а также в разработку концепции ее информационно-компьютерного обеспечения в целях повышения эффективности производства экспертиз и исследований этого вида.

Следует также отметить, что проведенное В.А. Жаворонковым исследование отличается достаточной глубиной анализа, довольно высокой степенью обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций. Исследование основано на методологической базе, отличающейся разнообразием применяемых методов и их значительным объемом. Работа характеризуется логичностью архитектоники построения и компоновки.

Рецензируемое диссертационное исследование, безусловно, имеет определенную практическую значимость, которая состоит в том, что реализация его положений обеспечит качественно новый уровень производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств. Результаты исследования также могут быть использованы в учебно-педагогической деятельности при профессиональной подготовке и переподготовке судебных экспертов по специальности «Судебная экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств».

Научные положения, выводы и предложения диссертанта являются обоснованными, репрезентативными и достоверными. Это объясняется и значительной эмпирической базой диссертационного исследования (В.А. Жаворонковым было изучено и проанализировано 252 заключения экспертов и 216 материалов уголовных дел, связанных с незаконным завладением транспортных средств). В работе над диссертацией был использован также собственный двадцатилетний практический опыт экспертной работы автора в экспертно-криминалистических подразделениях МВД России.

Результаты диссертации прошли достаточно солидную апробацию: ее основные положения докладывались и обсуждались на всероссийских и международных научно-практических конференциях 2017–2019 гг.; они также подтверждены актами о внедрении ее основных положений в учебный процесс Юридического института ФГАОУ ВО Российского университета

административному округу ГУ МВД России по г. Москве. При подготовке и написании диссертации соискателем было опубликовано 14 научных статей, 6 из которых – в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Материалы, содержащиеся в диссертации, уже используются в процессе преподавания учебной дисциплины «Транспортно-трассологическая экспертиза» и в программе профессиональной переподготовки экспертов по специальности 40.05.03 «Экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств» в Юридическом институте ФГАОУ ВО Российского университета Транспорта (РУТ (МИИТ)).

Вместе с тем диссертационное исследование В.А. Жаворонкова, как и любая самостоятельная научная работа, не лишена определенных недостатков и дискуссионных положений.

1. Рассматривая вопросы, связанные с установлением данных, содержащихся в памяти электронных носителей информации, автор указывает на сходство этих исследований с компьютерно-технической экспертизой (с. 44), однако, исходя из содержания диссертации, он подразумевает их проведение в рамках экспертизы маркировочных обозначений. Такой подход к работе с компьютерными блоками, к коим относятся электронные носители информации, по нашему мнению, является не совсем правильным; такие исследования целесообразнее было бы осуществлять в рамках все той же компьютерно-технической экспертизы, что позволило бы глубже и более детально провести исследование «специального объекта» экспертизы и исчерпывающе ответить на поставленные перед экспертом вопросы.

2. При классификации задач судебной экспертизы маркировочных обозначений соискатель обосновывает необходимость их разделения на диагностические, классификационные и идентификационные, объясняя необходимость выделения классификационных задач (например, при

установлении типа, модели и модификации транспортного средства) в отдельный вид в связи с тем, что в данном случае не решаются вопросы, связанные с установлением конкретного тождества (с. 52–54). Однако, по нашему мнению, выделение классификационных задач в отдельную группу является нецелесообразным по той причине, что решение задач по установлению групповой принадлежности, является решением идентификационной задачи.

3. Диссертантом ограничено экспертное исследование «... исключительно МО колесного, безрельсового транспорта, ... поскольку в соответствии с государственными стандартами под транспортными средствами следует понимать устройства на колесном ходу...» (с. 31).

Однако, согласно ФЗ от 09.02.2007г. № 16-ФЗ (в ред. от 03.08.2018г., 26.07. 2019г., 02.08. 2019г.) «О транспортной безопасности» *транспортные средства* – это устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных и оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:

а) *транспортные средства автомобильного транспорта*, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;

б) *воздушные суда коммерческой гражданской авиации*;

в) *воздушные суда авиации общего назначения*;

г) *суда, используемые в целях торгового мореплавания* (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со статьей 12.3 настоящего ФЗ;



д) суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров (за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов), и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям;

е) железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям;

ж) транспортные средства городского наземного электрического транспорта (п.11 в ред. ФЗ от 03.02.2014 № 15-ФЗ).

Таким образом, согласно данному закону морские прогулочные суда и спортивные парусные суда, а также прогулочные суда и спортивные парусные суда, используемые на внутренних водных путях *транспортными средствами не являются*. К железнодорожным транспортным средствам не относятся авто – мотодрезина и автомотриса.

Транспортные кодексы также используют терминологию «транспорт», «транспортное средство». Полагаю, что более глубокое исследование диссертантом данного вопроса способствовало бы разработке рассматриваемых методологических проблем в отношении всех ТС, а не только автотранспортных средств (АТС).

4. На с.62 диссертант отождествляет цели и задачи исследования, отмечая: «Поставленные цели одновременно можно рассматривать как задачи, стоящие перед экспертом, т.к. они сформулированы в том или ином виде в качестве вопросов в постановлении о назначении экспертизы». Тем не менее, эти понятия не являются синонимами, поскольку целью производства любой экспертизы определенного рода или вида является получение фактических данных (доказательственной информации в виде выводов), которые в дальнейшем будут использованы при расследовании и раскрытии преступления. Цель по отношению к задачам - конечна.

5. Диссертантом на с. 58 отмечено «При решении задачи о принадлежности объекта к какой-либо определенной группе (виду, роду)

сходных с ним объектов осуществляется его групповая идентификация...». На наш взгляд некорректно использован термин «групповая идентификация», поскольку речь следует вести об общегрупповой принадлежности объектов.

Вместе с тем, высказанные замечания не снижают положительной оценки диссертационного исследования, проведенного В.А. Жаворонковым и носят главным образом дискуссионный характер.

Диссертация оформлена в соответствии с предъявляемыми требованиями, состоит из введения, трех глав, объединяющих девять параграфов, списка сокращений и условных обозначений, списка литературы и приложений. Автореферат диссертации соответствует ее основным положениям.

Структура работы и ее содержание свидетельствует о том, что она является самостоятельным, целостным, завершенным творческим исследованием, имеет определенное теоретическое и практическое значение для дальнейшего развития общей теории судебной экспертизы в целом и судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, в частности.

Диссертация Жаворонкова В.А. на тему «Информационно-компьютерное обеспечение судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств» представляет собой результат творческого изучения весьма актуальной научно-прикладной проблемы и является научно-квалификационной работой, отвечающей требованиям раздела II Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842 (в редакции Постановлений Правительства Российской Федерации от 21.04.2016 № 748, от 29.05.2017 № 650), предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата юридических наук, а ее автор – Жаворонков Владимир Алексеевич заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.12 –

криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность.

**Официальный оппонент:**

Заведующий кафедрой

«Судебная экспертиза и таможенное дело»

ФГБОУ ВО «Тульский государственный университет»

доктор юридических наук, доцент



Т.В. Толстухина

Сведения об оппоненте: заведующий кафедрой «Судебная экспертиза и таможенное дело» ФГБОУ ВО «Тульский государственный университет» (диссертация защищена по специальности 12.00.09 – уголовный процесс; криминалистика; теория оперативно-розыскной деятельности), доцент Татьяна Викторовна Толстухина.

Адрес: 300012, г. Тула, пр. Ленина, 92, моб. тел. +7(960)598-10-52,  
e-mail: tat\_tolstuhina@mail.ru

Подпись Т.В. Толстухиной заверяю:

*Членский секретарь проф. И. Ч. Колева*  
*13.02.2020*



Отзыв официального оппонента Т.В. Толстухиной на диссертацию Жаворонкова В.А.