

**КЫРГЫЗСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ ЖУСУПА БАЛАСАГЫНА**

ДЖАЛАЛ-АБАДСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМ. ОСМОНОВА

**АКАДЕМИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
ИМ. ГЕНЕРАЛ-МАЙОРА МИЛИЦИИ Э. А. АЛИЕВА**

Диссертационный совет Д 12.23.668

**На правах рукописи
УДК: 343:98(575.2) (043.3)**

Акматова Аманай Турсунбаевна

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕТОДИКИ
РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП**

12.00.09 – уголовный процесс, криминалистика,
оперативно – розыскная деятельность

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
доктора юридических наук

Бишкек – 2023

Работа выполнена на кафедре уголовного права и процесса Ошского государственного университета

Научный консультант: **Сайфутдинов Тахир Исмаилджанович**,
доктор юридических наук, профессор,
профессор Кыргызско-Казахского Университета

Официальные оппоненты: **Базарбаев Алмаз Сатыбалдиевич**,
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры уголовного права и криминологии
Кыргызского национального университета им. Ж.
Баласагына

Аубакирова Анна Александровна
доктор юридических наук, профессор,
директор Алматинского филиала Санкт-Петербургского
гуманитарного университета профсоюзов

Дилбарханова Жанат Рахимжановна
доктор юридических наук, профессор,
заместитель начальника Алматинской Академии МВД
Республики Казахстан им. М. Есбулатова

Ведущая организация: кафедра Права Костанайского филиала федерального бюджетного государственно-образовательного учреждения высшего образования Челябинского государственного университета (110006, Республика Казахстан, область Костанайская, город Костанай, улица А.Бородина, зд. 168А)

Защита диссертации состоится «29» сентября 2023 года в 10.00. часов на заседании диссертационного совета Д 12.23.668 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) юридических наук при Кыргызском национальном университете им. Ж. Баласагына, Жалал-Абадском государственном университете им. Б. Осмонова и Академии МВД Кыргызской Республики им. генерал-майора милиции Э. А. Алиева по адресу: 720033, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Киевская, 132; конференц-зал (ауд. 209). Ссылка видеоконференции: <https://vc.vak.kg/b/122-sts-081-13b>

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеках им. А. Табалдиева Кыргызского национального университета им. Ж. Баласагына (г. Бишкек, ул. Жибек Жолу, 394), Академии МВД Кыргызской Республики им. генерал-майора милиции Э. А. Алиева (г. Бишкек, ул. Ч. Валиханова, 1 «А» (ст. Чолпон-Атинская)) и Жалал-Абадского государственного университета им. Б. Осмонова (г. Жалал-Абад, ул. Ленина 47), а также на сайте диссертационного совета https://vak.kg/diss_sovety/d-12-23-668/

Автореферат разослан «29» августа 2023 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор юридических наук, доцент

Абдукаримова Н.Э.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Изобретение автомобиля ознаменовало новую эру в техническом развитии человечества, оказавшую значимую роль на его развитие и образ жизни. Надежность, высокие технические характеристики, массовость и доступность автотранспорта привело к тому, что автомобиль стал неотъемлемой частью нашей повседневной жизни. Однако вместе со всеми преимуществами, предоставляемыми этим техническим средством, автомобиль остается источником потенциальных угроз для жизни и здоровья человека, причиной необратимых трагических последствий и ущерба. Закономерен по тяжести последствий травматизм и летальный исход от неправильной и неосторожной эксплуатации автомобильного транспорта, как результат, смертность людей и увечья, получаемые в ДТП по своим последствиям сопоставимы с последствиями боевых действий.

О степени опасности ДТП и высокой при этом коэффициента смертности в Кыргызской Республике свидетельствуют приведенные в работе статистические данные, а также следственная и судебная практика по данной категории дел.

Вместе с тем следует отметить, что, несмотря на наличие многочисленных источников и, не умоляя значимость проведенных целым рядом ученых исследований, считаем обоснованным, констатировать: *первое*, требуется пересмотреть уголовно-правовые проблемы законодательного регулирования противодействия данным криминальным деяниям с учетом прогноза и тенденций распространения «фоновых» и фактических явлений преступности, которые непосредственно связаны с ДТП и разработка на этой основе уголовно-правовых и уголовно-процессуальных средств для оптимального обеспечения деятельности органов досудебного производства по рассматриваемым делам. Кроме того, считаем обоснованным отметить, что среди ученых-юристов возникают дискуссии относительно дифференциации понятий «дорожно-транспортное преступление» и «дорожно-транспортное происшествие», поскольку, *во-первых*, нет до настоящего времени теоретически обоснованного определения данных категорий, которые разделяли бы преимущественная часть ученых, *во-вторых*, имеются сторонники, которые отрицают вообще необходимость дифференциации данных терминологических понятий, поскольку не в полной мере установлена связь между ними. *Второе*, на сегодняшний день, исходя из многочисленных источников, можно наблюдать необходимость разработки новых подходов к взаимодействию органов досудебного производства с экспертно-криминалистическим подразделениями, а также современных рекомендаций по повышению эффективности проведения специальных комплексных исследований по делам о ДТП. *Третье*, несовершенство уголовно-процессуальных норм Кыргызской Республики, влекут за собой недостатки в использовании на этапе досудебного производства

специальных знаний в том числе носящих диагностический характер, что влияет на совершенствование практики расследования ДТП. *Четвертое*, нельзя не учитывать, что расследование обстоятельств совершенного ДТП затрудняет принятие объективного решения, поскольку разрешаемые при этом вопросы связаны с познанием целого ряда наук, а именно: физики, математики, медицины, криминалистики, химии, психологии, а также информационных технологий, что обусловлено с современным техническим оснащением автотранспорта. *Пятое*, не освящается в должной степени в специальной литературе научно-обоснованные рекомендации по системе сбора и обработки данных о ДТП, которые бы позволили в полной мере произвести реконструкцию аварийной ситуации, что влияет на объективность проводимого расследования особенно в условиях неочевидности, и возможности фальсификации обстоятельств ДТП в интересах заинтересованных лиц. *Шестое*, нельзя не учитывать, на отсутствие должного внимания со стороны ученых и специалистов на совершение преступлений, связанных с фальсификацией и инсценировкой обстоятельств ДТП, где цель преступной группы заключается в возмещении незаконного «ущерба» как с юридических, так и с физических лиц. В связи с чем, необходима проработка технико-методической модели производства следственных действий по ДТП носящих «криминальный» характер, с целью установления обстоятельств ДТП и сбора доказательственной информации по изобличению такой преступной группы. *Седьмое*, нельзя отрицать, что наибольшее число просчетов при расследовании ДТП, допускается при оценке и интерпретации следов, а также в обнаружении значимых для расследования следов, что влечет за собой информационные потери, которые влияют на результативность получаемых данных в ходе досудебного производства по делу. Поэтому, такая ситуация требует совершенствования информационного и технико-криминалистического обеспечения расследования ДТП. *Восьмое*, дорожно-транспортное преступление является по сути достаточно сложным проявлением преступности, носящий многоаспектный характер, а потому требует его изучения и анализа с целью выработки механизма противодействия данным деяниям с комплексных позиций, а также определением понятийного аппарата по дискуссионным вопросам в рассматриваемой сфере. *Девятое*, содержание правил дорожного движения предназначено для реального качественного улучшения всего процесса организации дорожного движения, безопасной эксплуатации автотранспорта, уменьшения случаев ДТП и повышения культуры всех участников движения, а также необходимостью внедрения в практику новой концепции ЕврАзЭС предъявляющей жесткие требования к безопасности на дорогах.

Нельзя не отметить, что, несмотря на наличие значительного количества научного материала, содержание спектр различных мнений и теоретических рекомендаций они характеризуется своей неоднозначностью и

неоднородностью взглядов в научных подходах, и принципиальных положениях. Оценивая генезис развития данного вопроса, важно отметить то обстоятельство, что базовые исследования методик расследования ДТП, реализовывались преимущественно на стыки двух веков XX и XXI. При этом объективные причины противодействия преступлениям по данной категории дел предполагают новые подходы в исследовании, как в контексте существующего законодательства, современных криминалистических разработок, так и практики их использования.

Все вышеперечисленные позиции лишь подтверждают актуальность выбранной нами темы диссертационного исследования.

Связь темы диссертации с крупными научными программами (проектами) и основными научно-исследовательскими работами. Исследуемая проблема диссертации является инициативной работой, проведенной с учетом анализа накопленного эмпирического опыта основанного на расследовании преступлений данной категории и непосредственно связанной с научно-исследовательскими направлениями реализуемыми в Кыргызстане.

Цель и задачи исследования. *Цель диссертационной работы* заключается в исследовании ДТП – как специфического сложного и комплексного проявления преступности и на основе этого разработка концептуального эффективного криминалистического механизма противодействия совершению ДТП с учетом современных, передовых достижений прикладных отраслей наук в контексте нового уголовного и уголовно-процессуального законодательства Кыргызской Республики.

Задачи исследования:

- 1) изучить общетеоретические воззрения и уголовно-правовые подходы к содержанию и видам ДТП в современных условиях;
- 2) провести комплексный криминологический-криминалистический анализ современного состояния в сфере, а также рассмотреть детерминирующие факторы, влияющие на ситуацию в рассматриваемой сфере в Кыргызской Республике;
- 3) провести комплексное исследование способов совершения ДТП путем их фальсификации и инсценировки с целью совершения мошенничества и вымогательства;
- 4) определить основные направления криминалистической профилактики по противодействию совершению вымогательства и мошенничества путем фальсификации обстоятельств ДТП;
- 5) исследовать сущность и особенности форм взаимодействия органов следствия с экспертами и специалистами при расследовании ДТП в современных условиях;

6) определить проблемные аспекты и пути совершенствования, направленные на взаимодействие органов досудебного производства и специалистов при расследовании ДТП;

7) провести анализ проблем использования технико-криминалистических средств объективного контроля и информационного моделирования в качестве источника доказательств при расследовании ДТП;

8) разработать типовую модель производства следственных действий по делам связанных с инсценировкой и фальсификацией обстоятельств ДТП;

9) определить основные направления и пути совершенствования производства комплексных судебных экспертиз по делам о ДТП;

10) рассмотреть проблемы производства судебно-психологической экспертизы при расследовании ДТП;

11) обосновать предложения по совершенствованию законодательства, а также приоритетные направления по противодействию ДТП.

Научная новизна работа определяется тем, что в ней впервые на монографическом уровне с комплексных позиций рассмотрены теоретические и прикладные проблемы раскрытия, расследования и противодействия ДТП с учетом: *во-первых*, новых тенденций их проявления, в том числе совершаемых путем фальсификации и инсценировки ДТП; *во-вторых*, выполнено в контексте вновь вступивших уголовного и уголовно-процессуального законодательства Кыргызской Республики, а также на основе анализа современного состояния следственной и экспертной практики Кыргызской Республики в рассматриваемой сфере; *в-третьих*, изучены проблемные аспекты новой формы получения доказательств при расследовании обстоятельств ДТП путем использования современных технологий; *в-четвертых*, изучены и подвергнуты анализу проблемы и современные подходы к деятельности субъектов расследования ДТП. Это позволило разработать и обосновать авторские подходы к производству следствия, основанную на инновационных методах криминалистической науки во взаимосвязи с последними достижениями в области современной судебной экспертизы в рамках действующих норм уголовного, уголовно-процессуального законодательства Кыргызской Республики.

Автором обосновано, что современные открытия и достижения в различных отраслях научных знаний применяемые в судебной экспертизе позволяют качественно изменить подход в использовании специальных познаний при расследовании ДТП. Представляется перспективным формирование частной методики экспертного анализа применительно к ДТП, стимулирующего становление теории судебной экспертизы по делам ДТП как самостоятельного научного направления, базирующегося на результатах интеграции криминалистической, инженерно-технической и других областей научного знания.

Впервые для нужд субъектов расследования ДТП в КР автором разработана и представлена: а) типовая модель производства следственных действий по делам связанных с инсценировкой и фальсификацией обстоятельств ДТП; б) технико-информационное моделирование по обеспечению раскрытию и расследованию преступлений в рассматриваемой сфере с использованием современных научно-технических средств; в) методические рекомендации по назначению производства комплексных судебных экспертиз с учетом современных достижений прикладных отраслей наук и техники. Кроме того, научная новизна определяется следующим:

1) представлен авторский подход: а) к терминологическим понятиям «дорожно-транспортное преступление», «дорожно-транспортное происшествие», «взаимодействие», «специальные знания следователя», «специальные знания эксперта и специалиста», «комплексная судебная экспертиза»; б) изложены классификационные юридические критерии и обоснования необходимости дифференциации таких категорий как «дорожно-транспортное преступление», «дорожно-транспортное происшествие»;

2) обоснована и представлена авторская позиция на специфические признаки, которые присущи ДТП с комплексных уголовно-правовых подходов, а также разработан авторский вариант развернутой комплексной классификации в контексте действующего УК КР и особенностей механизма совершения ДТП в современных условиях;

3) автором выявлены проблемы законодательного характера во вновь принятых уголовно-процессуальном и уголовном законодательстве, разрешение которых создают условия для повышения эффективности противодействия ДТП, *во-первых*, аргументировано и представлено собственное видение на необходимость изменения содержания ряда норм УК КР, и их новая редакция, а именно: в ст. 312, 314, 315, 316, 318, а также редакция новых статей 312¹, 312² 315¹ УК КР; *во-вторых*, с целью устранения недостатков, допущенных при принятии действующего УПК КР связанные с назначением и производством судебной экспертизы предложены изменения и дополнения: а) в наименование ст. 178 УПК КР, а также новой частью 3¹ ст. 178 УПК КР; б) в ч. 1, 4, 5 ст. 187 УПК КР, а также дополнения новыми частями, а именно 3¹ и частью 6 ст. 187 УПК КР; в) ст. 5 дополнить понятием «комплексная экспертиза»; г) внесены изменения в содержание ч. 4 ст. 189 УПК КР и дополнены новой частью 6¹ данной статьи; д) внесены изменения в ч. 1 ст. 72 УПК КР; ж) дополнена новым пунктом 6¹ ст. 56 УПК КР; г) дополнена новой частью 6¹ ст. 284 УПК КР;

4) дана криминологическо-криминалистическая характеристика состояния и статистика ДТП в КР в целом, и по областям в частности, а также изложен авторский анализ причинно-следственной связи возникающих аварийных ситуаций в стране;

5) проведённый авторский криминалистический анализ, позволил выделить в работе содержательные компоненты ДТП, а также дать криминологико-криминалистический портрет участника ДТП;

6) автор представил свое видение на детерминирующие факторы совершаемых ДТП в КР, а также предпосылки, влияющие на формирование условий предшествующих аварийной обстановке и взаимосвязи этих условий непосредственно с дорогой и автотранспортом, а именно: а) общие причины, б) перманентные обстоятельства, в) сопутствующие причины, г) по вине водителя, д) по вине пешехода;

7) обоснована необходимость дифференциации ДТП в разрешении указанных в исследовании задач, кроме того автором на основе криминалистического анализа причин ДТП выработаны рекомендации направленных на снижение уровня преступлений в рассматриваемой сфере;

8) представлена авторский подход к основным составляющим элементам криминалистической характеристики ДТП, где выделено 6 групп его элементов, а также разработан перечень обстоятельств, которые должны быть в содержательной составляющей ДТП при расследовании данной категории дел;

9) проведенный в работе комплексный анализ структуры и содержания криминалистической характеристики ДТП позволил выявить ряд существенных недостатков в исследовании места и специфических объективных и субъективных условий совершения ДТП (состоящих их комплекса факторов присущих личности субъекта управляющего транспортным средством, его психическому, физическому состоянию, конструктивных особенностей ТТХ транспортного средства, конкретной дорожной обстановки и самой аварийной ситуации);

10) доказано, что существуют проблемные аспекты, требующие комплексного анализа при проведении криминалистического исследования места и условий совершения ДТП. Данный факт послужил предпосылкой для хи выявления и криминалистической классификации, а также позволил автору четко обозначить из внутренней структуры, состоящую из совокупности характерных признаков присущих дорожной обстановке, технического состояния автотранспорта, следственной ситуации, лица управляющего автотранспортом;

11) определены основные детерминирующие факторы, которые оказывают влияние на рост преступности создание благоприятных условий для совершения вымогательства и мошенничества путем фальсификации и инсценировки обстоятельств совершения ДТП причем при этом такие факторы дифференцируются автором на 4 группы: а) социальные аспекты, б) криминалистические, в) организационные, г) функционально-правовые;

12) отражены специфические обстоятельства фальсификации обстоятельств ДТП, а также особенности подготовительного этапа к совершению такого рода преступлений, в том числе представлен авторский подход к

характерологическому облику участников преступной группы, совершающих мошеннические посягательства в сфере страхования;

13) автором обоснованы и представлены: а) критерии разграничения криминалистической и следственной профилактики преступности в сфере ДТП, б) собственное видение на содержание системы (его элементы) профилактической деятельности в сфере фальсификации обстоятельств ДТП с учетом новых форм и методов такой деятельности.

14) изложена авторская позиция на необходимость введения такого вида доказательств как заключение специалиста, а также пути разрешения проблем в законодательном порядке и роль такого источника доказательств для оптимального его использования на этапе досудебного производства по делам о ДТП;

15) представлено авторское видение на основные недостатки в связи с применяемыми формами производства судебных экспертиз и предложены приоритетные направления по их разрешению в КР, включая и предложения, которые будут способствовать оптимизации качества и повышению эффективности взаимодействия следователя, эксперта и специалиста;

16) обоснована необходимость использования системы объективного контроля движения ТС в качестве источника информационных данных о механизме ДТП в процессе формирования доказательств. Наряду с этим автором, *во-первых*, указаны условия при которой должно функционировать такая система объективного контроля, *во-вторых*, обстоятельства, при которых, такие видеозаписи смогут быть использованы в суде; в-третьих, проблемы, которые должны быть разрешены на законодательном уровне;

17) автор обозначил значимость создания компьютерных программ и информационных систем для производства следственных действий по делам о ДТП, а также разрешаемые при этом задачи;

18) с целью концентрации в экспертных исследованиях научного потенциала и перспективных при этом возможностей, автор предлагает практическое объединение имеющихся в теории криминалистической науки судебных экспертиз, используемых при расследовании ДТП, в единую комплексную экспертизу для установления механизма образования ДТП. Для чего обосновывается необходимость законодательно отрегулировать деятельность данной экспертизы, скоординировать ее по способам производства, применяемым методам научного исследования, месту, цели, задачам;

19) предложен авторский вариант классификации комплексных экспертиз, а также проблемные вопросы, связанные с современной дифференциацией экспертиз по делам о ДТП, играющие значительную роль в успешном расследовании ДТП, в том числе и представлены программы содержания таких экспертиз;

20) Автором определены специфические присущие только ДТП формы, способы противодействия, а также предложены основные меры, направленные на их преодоление со стороны «заинтересованных лиц» расследованию ДТП.

Практическая значимость полученных результатов заключаются в следующем:

1) изложенные теоретические положения и выводы сформулированы с учетом современных достижений науки и техники развивают и дополняют концепцию общей теории использования специальных знаний и могут рассматриваться как одно из учений в криминалистической методике, а также в определении дальнейшего направления развития института специальных знаний в данной сфере;

2) полученные результаты, обладающие новизной, могут стать основой для дальнейших уголовно-правовых, уголовно-процессуальных и экспертных разработок и разрешению проблем связанных с расследование преступлений в сфере ДТП;

3) разработанные автором:

3.1) типовая модель тактики производства следственных действий, связанных с инсценировкой и фальсификацией ДТП для совершения мошенничества и вымогательства, позволит избежать ряд ошибок и повысить качественный уровень по данной категории дел;

3.2) типовая информационная модель по обеспечению раскрытия и расследования преступлений по установлению обстоятельств ДТП значительно повысит объективность контроля и фиксации показателей ДТП возможности получения и обработки информации и использования в дальнейшем в доказывании;

3.3) предложены практические рекомендации, по алгоритму организации взаимодействия следователя эксперта, специалиста в конкретных прикладных областях специальных научных знаний, а также практические рекомендации, по применению комплексных экспертиз обусловленные необходимостью применения специальных научных знаний в смежных с криминалистической наукой прикладных отраслях научного познания, *во-первых*, отвечают потребностям практики по криминалистическому обеспечению раскрытия и расследования рассматриваемой категории дел; *во-вторых*, могут быть использованы при производстве следственных действий;

4) приведенные автором законодательные рекомендации, могут быть использованы для внесения изменения и дополнений в УК КР и УПК КР с целью устранения наблюдаемых проблем и повышения эффективности противодействия преступлениям в данной сфере;

5) изложенные в работе основные меры по преодолению противодействий расследованию ДТП позволят более эффективно разрешать поставленные задачи перед органами досудебного производства;

б) теоретические и практические рекомендации, содержащиеся в работе могут быть использованы при разработке методических и учебных материалов для обучения следователей, экспертов и студентов, а также при подготовке лекций, спецкурсов в юридических вузах и на курсах повышения квалификации работников правоохранительных органов специализирующиеся в данной сфере.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

1. В работе предложены следующие терминологические понятия: «*судебная экспертиза* - следственным действием, заключающимся в особой познавательной деятельности эксперта, которым проводятся исследования, требующие для этого специальные познания в области науки, техники, искусства или ремесла по итогам которых представляется заключение эксперта, включающие в себя обоснованные выводы на вопросы, поставленные уполномоченными на то сторонами в целях установления обстоятельств подлежащих доказыванию, назначаемая и проводимая в порядке установленными нормами уголовного процесса»; «*комплексная экспертиза* – это проводимое (одновременно) параллельно либо последовательно друг за другом исследование одного или нескольких взаимосвязанных между собой объектов, при участии экспертов различных специальностей, где в заключении такой экспертизы каждый из них отражает свой самостоятельный фрагмент исследования, играющий самостоятельную роль, при котором оценка проведенного на основе интеграции различных отраслей знаний позволяет разрешить вопросы и сформулировать выводы поставленные перед экспертами»; «*взаимодействие* - особая организационная форма действий, определенная нормами закона и смежными межведомственными нормативными документами, реализуемое независимыми субъектами, на основе единого руководства со стороны, субъекта, руководящего следствием и использования им компетенций эксперта и специалиста, для получения заключения в ходе расследования преступления, в том числе и для оказания ими иной не процессуальной помощи»; «*специальные знания следователя* – это полученные в рамках специальной профессиональной подготовки, теоретические и практические знания, в области права, которые оказывают влияние на формирование всего спектра профессиональной компетенции следователя и реализуемые им в процессе раскрытия и расследования уголовных дел; «*специальные знания эксперта и специалиста* – это полученные и приобретенные научные знания, прикладные теоретические навыки и практические умения в различных областях научных знаний, отраслях права, психологии, искусства, медицины, ремесел, техники, обеспечивающие непрерывный процесс профессиональной деятельности, направленный на производство различного вида судебных экспертиз, предназначенных для всестороннего обеспечения производства расследования преступлений и предупреждения преступности; «*противодействие расследованию ДТП* - совокупность умышленных действий направленных на воспрепятствование

досудебного производства связанных с событием ДТП, со стороны заинтересованных лиц, осуществляемое как в форме прямого действия, так и умышленного бездействия с целью достижения преступного замысла по недопущению лиц изобличению в совершении уголовно-наказуемого деяния».

2. Основными специфическими составляющими криминалистической характеристики ДТП являются: **1)** криминалистическая характеристика ДТП содержит в себе комплекс как общих, так и частных индивидуальных взаимообусловленных признаков, которые в различных случаях получают отражение: а) в своеобразных особенностях механизма преступления, который является ведущим элементом КХП, под которым понимается совокупность промежуточных связанных между собой процессов и состояний, в результате которых на взаимодействующих объектах образуются (отражаются) последствия в материализованном виде на различных этапах развития ДТП (предаварийном, аварийном и послеаварийном); **2)** в специфике способов совершения ДТП, которые имеют особые черты преимущественно определяющую роль по отношению к другим элементам ДТП, и как правило, рассматривается с позиции: а) особенностей поведения в условиях предаварийной обстановки; б) способа сокрытия обстоятельств и факта совершенного ДТП; в) предотвращение наступления вредных последствий; г) стремление уменьшения тяжести наступления вредных последствий; д) маскировка ДТП под другое преступление, где такой подход представляет собой самостоятельный элемент КХП; е) в сокрытии участия лица в ДТП; **3)** Дорожная обстановка представляющая собой динамичную, достаточно сложную совокупность как объективных, так и субъективных обстоятельств, которые водитель автотранспорта обязан учитывать при управлении им. Обстановка ДТП включает в себя также и такие элементы, как: а) место, б) время совершения ДТП; в) обстановка совершения ДТП содержит не только обстановку места преступления, но и сумму дополнительных факторов сопровождающие ДТП на трех его фазах: на начальном этапе, кульминационном этапе, на конечном этапе; г) факторы влияющие на ДТП: - состояние водителя, - состояние транспортного средства, - погодноклиматические условия, - состояние дорожного покрытия, а также освещённость дорог, - интенсивность и скорость движения автомашин и пешеходов. **4)** Личностные свойства участников ДТП: а) социально-психологические, б) эмоциональные, в) профессионально-функциональные, г) медико-биологические. **5)** Последствия совершенного ДТП (например, травмирование участников происшествия, смерть людей, повреждение дорожных и иных сооружений, повреждение транспортных средств и грузов, а также причинение иного материального ущерба). Основные объекты и следы, оставшие после ДТП, которые могут стать источниками доказательств по делу.

3. Основными детерминирующими факторами, порождающими совершение вымогательства и мошенничества путем фальсификации обстоятельств ДТП является: 1) Правовые аспекты проблемы, выражающиеся: *во-первых*, в негативных проявлениях в сфере использования и применения норм законодательства, что отражается на неотрегулированности правовых отношений между государством и страховыми компаниями; *во-вторых*, связаны с проблемами уголовного законодательства, который не содержит ряд норм предусматривающие составы преступлений, за совершение криминальных деяний, которые подлежали бы уголовному наказанию. 2) Криминалистический аспект проблемы охватывает такие сферы, как: *а)* слабая подготовленность правоохранительных органов по расследованию и раскрытию данной категории дел, что затрудняет собирание и оценку доказательств по делам связанных с фальсификацией ДТП, и порождает дальнейшую преступную деятельность лиц специализирующиеся в данной сфере; *б)* на фоне оттока квалифицированных кадров, слабого профессионального обучения правоохранительной органов в целом, а также отсутствие данной подготовленности органов дознания к расследованию новых и нетрадиционных преступлений в сфере ДТП. Наблюдается все большая организованность, профессионализм, техническая оснащенность криминальных лиц, что осложняет профилактическую деятельность преступности в рассматриваемой сфере; *в)* отсутствие необходимой профилактической деятельности государственных, в том числе правоохранительных органов по информированию населения о типичных способах совершения преступлений, которые используются вымогателями и мошенниками при фальсификации ДТП, а также разъяснения возможных путей выхода из такой ситуации жертвой преступления. 3) Недостаточный уровень, слабая квалификация и халатность самих страховых компаний, что выражается в следующем: *а)* страхование автотранспортных средств, как правило, производится без проверки необходимых документов и сведений об автомобиле; *б)* не истребуются у заявителя весь круг документов, на наличие страхового имущества и принадлежности его страховщику, а также иные сведения необходимые для предоставления; *в)* в преимущественной части страховых компаний отсутствуют: - специалисты необходимые для исследования документов по выявлению признаков подделки документов; - специальные службы безопасности по расследованию случаев выявления признаков мошенничества со стороны страхователей; - специальные отделы, занимающиеся непосредственно проверкой «биографии» заявителя на предмет его страхования в других организациях, а также деятельности которых связана с организационным и методическим обеспечением для установления в результате ДТП и характера ущерба по застрахованному транспортному средству, а также на наличие возможных признаков мошенничества; *г)* разобщенность страховых компаний, приводящие к отсутствию должного объема сведений о страховщиках, что приводит к безнаказанности лиц

специализирующихся в данной сфере; д) недостаточный контроль со стороны должностных лиц за деятельностью сотрудников, осуществляющих операции по предоставлению благ, которые сами могут оказаться соучастниками мошенничества (например: оформление договора уже после совершенного ДТП либо угона автомашины).

4. Аргументируется, что криминалистическая профилактика, *во-первых*, является одной из составных частей юридической профилактики, а также действенным инструментом по обеспечению благоприятных условий по противодействию современной преступности в целом и ДТП в частности; *во-вторых*, криминалистическая профилактика не должна затрагивать предмет исследования других наук, но вместе с тем проблемы предупреждения преступности не могут не рассматриваться на стыке взаимосвязанных наук, что подтверждает о необходимости решения поставленных дискуссионных вопросов в рассматриваемой исследовании сфере с комплексных позиций (например: фальсификация обстоятельств ДТП); *в-третьих*, специфические криминалистические методы профилактики в сфере ДТП базируются на общей методологии основах профилактики, но при этом используются специальные криминалистические знания связанные с расследованием и предупреждением преступлений; *в-четвертых*, методика расследования ДТП является базовой основой для разработки криминалистических приемов профилактической деятельности по данной категории дел, определяющая границы такой деятельности со стороны органов досудебного производства по расследуемому уголовному делу с учетом сложившейся следственной ситуации; *в-пятых*, спецификой экспертно-криминалистической профилактики по делам о ДТП, является то, что используемые при этом методы и средства являются составной частью процесса целого ряда экспертных исследований, включая и производство комплексных экспертиз выходящих за рамки группы криминалистических. Кроме того, относится и участие специалиста при производстве следственных действий по делам о ДТП; *в-шестых*, следственная профилактика является составной частью криминалистической профилактики в целом, спецификой является то, что при этом криминалистические методы и средства используются как в ходе досудебного производства по делам о ДТП, так и после его окончания. Причем субъектами такой профилактики является сам следователь, а также иные организации, учреждения и общественность по поручению которого осуществляется такая деятельность, связанная с данной категорией дел (например: страховые компании, учреждения автошкол и т.д.).

5. Специальные методы профилактики в случае мошенничества, совершенного путем фальсификации или инсценировки ДТП следует дифференцировать на две группы: первая группа – меры направленные на организацию и совершенствование законодательства в данной сфере, а именно: а) ввести в УК КР новую статью «Страховое мошенничество» и выработать правовой механизм его реализации, что позволит снизить криминальные деяния

в данной сфере; б) исходя из учета страховой специфики в содержании УК КР предусмотреть и такие криминальные деяния, как: «Фальсификация страхового случая и использование страхования с целью маскировки (мошенничества) преступной деятельности»; в) обобщить правовые акты по противодействию мошенничеству в области страхования в зарубежных странах и выработать профилактические меры по снижению уровня преступности с использованием наиболее эффективных мер в рассматриваемой сфере; г) усилить ответственность страховых компаний при допущении халатности при осуществлении пред страховой проверки страхуемого имущества, проверки правового сопровождения самого договора страхования, а также обстоятельств при которых наступил страховой случай; д) закрепить в нормативных актах страховой компании: --необходимости обязательного выезда специального сотрудника на место ДТП на все страховые случаи; -- заключение договоров с независимыми экспертными бюро, по оказанию ими услуг для проведения технической экспертизы в том числе, с целью установления ущерба в результате ДТП. Вторая группа – касается профилактической деятельности связанных с сотрудниками правоохранительных органов, а именно: 1) создание специальных подразделений по противодействию данной категории дел, чья деятельность заключается в тесном сотрудничестве: а) анализом различных материалов связанных со страховыми событиями и фактами мошенничества со стороны лиц представляющих оперативных интерес; б) заключение со страховыми компаниями договоренностей об обмене информации о случаях мошенничества, а также выработке совместных единых методов и мер по снижению уровня потенциально возможного мошенничества в данной сфере; в) создание и ведение специального компьютеризированного банка данных, в котором будет содержаться вся необходимая криминалистически значимая информация о фактах совершенного мошенничества в сфере автострахования, а также данные о подозрительных страховых случаях. 2) Создание специальных следственно-оперативных групп, состоящих из числа наиболее профессионально-подготовленных сотрудников органов следствия и дознания в данной сфере и специалистов специализирующихся по фактам ДТП, владеющих технико-криминалистическими средствами и методами фиксации объектов и следов на месте ДТП (в том числе для установления обстоятельств инсценировки). 3) требуется совершенствовать приемы и методы оперативно-розыскной деятельности по изобличению таких лиц, а также проведение оперативно-розыскной профилактики для борьбы с мошенничеством путем фальсификации обстоятельств ДТП. 4) сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений требуется: а) разрабатывать и внедрять разнообразные средства защиты технических паспортов автомобилей, страховых документов от подделок, а также эффективные методики по выявлению замены агрегатов автотранспортных средств, подделок номерных обозначений и т.д. 5) требуется использование современных технических

средств фиксации для документирования обстоятельств совершенного ДТП; б) проведение специальных занятий по повышению уровня профилактической подготовки субъектов расследования, включая ГАИ, в том числе по распознаванию признаков инсценировки и фальсификации обстоятельств ДТП; 7) создание в ГАИ информационной базы, где должны быть сведения по застрахованным в различных компаниях автомобилям и их владельцев, которые достаточно часто причастны к ДТП.

6. Использование современных научно-технических средств, а именно видеозаписи, полученные с дорожных видеокамер, с камер внешнего наблюдения, автомобильного видеорегистратора способствует повышению эффективности расследования ДТП, которые позволяют использовать в качестве доказательств: 1) факты нарушения ПДД; 2) пространственно-временные параметры произошедшего ДТП; 3) представить реальные обстоятельства произошедшего ДТП, включая и в случаях конфликтных ситуаций, при резонансных ДТП; 4) изобличить преступную группу причастную к инсценировке и фальсификации обстоятельств ДТП; 5) установить факт умышленного наезда на человека, включая и в случаях заказного убийства; 6) установить виновное лицо, причастное к наезду пешехода, в случае оставления водителем места происшествия; 7) использование видеозаписи при проведении ОРМ в целях получения информации необходимым для расследования ДТП; 8) установить эмоционально-психологическое состояние как водителя автотранспортного средства, так и иных участников ДТП; 9) позволяет более детально изучить произошедшее событие в режиме замедленной съемки, в том числе и стороной защиты, что имеет важное значение при конфликте интересов между участниками уголовного процесса; 10) запись с видеорегистратора автовладельца позволяет доказать его невиновность в ДТП, изобличить лиц заинтересованных в сокрытии произошедшего события; 11) по акустической информации возможно установить временные интервалы подачи звукового сигнала до столкновения с другими участниками ДТП, а также до столкновения с преградой; 12) наличие в салоне отвлекающих водителя автотранспорта факторов.

7. Система объективного контроля за движением автотранспорта должна обеспечивать: а) независимо от времени суток, погодных условий, и видов освящения осуществлять запись и обеспечивать сохранность информации на всех значимых этапах движения автотранспорта, а именно: остановка автомашины по пути его движения; остановки предшествующие ДТП; остановки после совершения ДТП; б) должна производиться фиксация знаков светофоров, световые сигналы автомашин во время движения автотранспортов, включая и в период предшествующих ДТП; в) должно осуществляться воспроизведение визуальной и акустической информации по пути следования автомашины предшествующей дорожному происшествию и

после него; *з*) обзор визуального контроля по пути направления движения автомашины должен быть максимально возможным с целью последующего изучения как по вертикальному, так и горизонтальному углу оборота транспорта; *д*) следует учитывать, что данные визуальной и акустической информации дорожной обстановки требует проведение автотехнических, а порой и комплексных исследований; *е*) должна в обязательном порядке фиксироваться скорость движения автотранспорта, параметры и состояние дорог по пути его следования.

8. При использовании видеозаписей в суде следует учитывать следующие обстоятельства: 1) возникают проблемы придания таким видеозаписям и использование их в качестве доказательств, поскольку с помощью соответствующих компьютерной программы возможно произвести изменение монтажом видеозаписи; 2) проблемы возникают при необходимости получения видеозаписей с устройств частных лиц и частных компаний, фирм, у которых не предусмотрены сроки хранения таких видеозаписей и нет юридической обязанности представлять такие видео записи, запрашиваемой стороне; 3) проблемы возникают у стороны защиты при запросе видеозаписей с камер видеонаблюдения и у государственных или муниципальных органов. Поскольку временной интервал предусмотренной процедуры выполнения по письменному заявлению запроса может превышать сам срок хранения таких видеозаписей, что влечет за собой автоматическое их удаление из такой базы данных.

С целью разрешения указанных проблем требуется: 1) на законодательном уровне достаточно детально проработать механизм использования видеозаписей в качестве доказательств в суде, к которым прежде всего относятся: а) правовая регламентация изъятия информации, которая может иметь доказательственное значение по расследуемому ДТП; б) процессуальный порядок фиксации с использованием технических средств в качестве вещественного доказательства по делу с отображением в протоколе следственных действий; в) описание и порядок подготовки необходимых приложений к протоколу следственных действий с участием требуемых специалистов; г) правовая регламентация проведения процедуры исследования полученных материалов в ходе видеозаписи; д) правовая регламентация порядка использования в ходе судебного разбирательства материалов полученных органами досудебного производства; 2) выработать упрощенную процедуру получения данных с камер внешнего наблюдения и дорожных камер со стороны заинтересованных лиц, полученных с государственных и муниципальных органов; 3) На законодательном уровне предусмотреть обязательные случаи предоставления видеозаписи частными лицами и компаниями с принадлежащих им устройств; 4) при получении видеозаписи с видеорегистраторов участников дорожного движения, а также с устройств принадлежащих частным лицам и компаниям, в случае необходимости (при

резонансных ДТП, в конфликтных ситуациях при подозрении на совершение заказного убийства) требуется назначение экспертизы на предмет изменение видеозаписи либо ее монтажа; 5) требуется применение современных информационных технологий цифровой аудио и видеозаписи, для фиксации не только визуальной, но и акустической информации дорожной обстановки, а также привлечения специалистов по недопущению возможности либо затруднения влияния изменений в видеозаписи устройств.

9. Создание компьютерных программ и информационно поисковых систем, *во-первых*, поднимает на качественно новый уровень динамику производства следственных действий, их адаптированность к современным требованиям криминалистики, новым подходом к собиранию и исследованию криминалистически значимой информации. Указанные предпосылки способны качественным образом изменить методику применения новых современных научных технологий в судебно - экспертной деятельности, связанных с использованием программного моделирования и информационно поисковых систем. *Во-вторых*, перспективным с точки зрения оптимизации процесса экспертного исследования собранных материалов, представляется введение в экспертную практику новых научных методик и криминалистической справочной информации, обработанных с применением компьютерных технологий, основанных на взаимодействии программ моделирования и информационных систем. Данная позиция обусловлена тем, что слияние данных криминалистических информационных систем с уже имеющимися программами, позволяющими в реальном режиме времени смоделировать ход события преступления и рассчитать возможные варианты действий субъекта преступления, способствуют получению максимального объема следственно значимой информации в различных условиях изменения следственной ситуации. *В-третьих*, способствуют анализу различных ситуаций и проведению необходимых расчетов, как экспертом, так и следователем. Обработка востребованных данных, представляет новую методику, позволяющую перейти от классического поиска и собирания значимой информации к виртуальному моделированию и расчету множества вариантов развития события преступления, через программное моделирование и обработку данных систем. *В-четвертых*, создает благоприятные условия, для интеграции самостоятельных ведомственных программных систем в единую локальную систему информационного обеспечения и перспективного моделирования, которая при соответствующих условиях может воплотиться в программную систему для всех правоохранительных органов. Данная перспективная система ситуационного моделирования, на основе глобального информационного меж ведомственного взаимодействия, в полной мере позволит обеспечить как следователей, так и экспертов, в режиме реверсного и опосредованного поиска значимой информацией о событии преступления.

10. Проведенный в работе анализ применения данных компьютерных программ в экспертной деятельности, способствовал разработке практических рекомендаций по наиболее эффективному применению современных компьютерных информационных систем при производстве экспертиз по дорожно-транспортным происшествиям. Задачами значимой для следствия информации, полученной путем программного моделирования, является: 1) исследование характеристик применяемых в криминалистической науке сведений, влияющих на использование всех связанных с ней процессов; 2) анализ содержания информации, с целью изучения перспективных методов ее накопления, фиксации, поиска и применения; 3) исследование и применение базовых методов информационных процессов, накопление и целевое использование информации; 4) внедрение инновационных методов нейролингвистического программирования и применение ее результатов как информации; 5) разработка оценочной системы качества, количества информации в источниках их получения; 6) исследование способов получения наиболее значимой информации и способов ее обработки; 7) исследование и практическое применение инновационных методов закрепления информации на носителях разного типа; 8) разработка новых алгоритмов информационных языков, методов их закрепления и шифровки; 9) исследование новых способов выстраивания информационно познавательных систем; 10) анализ перспективных возможностей предложенных методических приемов, правил и порядка автоматизации информационных платформ, предназначенных качественно изменить процесс раскрытия, расследования и профилактику преступлений.

11. С целью повышения профилактической деятельности требуется: 1) создание специального банка в котором должна содержаться информация: а) о моделях ДТП (которые имели место в определенном районе), б) практические рекомендации по направлениям деятельности органов досудебного производства по каждому конкретному случаю, в) результаты экспертного анализа обстоятельств отдельного такого ДТП; 2) проводить совместную деятельность органов досудебного производства специализирующихся на расследование экспертных подразделений с целью разработки предложений носящих профилактический характер и внесение их в созданную для этого информационную базу по всем обстоятельствам имеющих существенное значение для предупреждения такого рода преступлений; 3) создать практические условия для проведения мониторинга руководителями экспертно-криминалистических подразделений, за деятельностью своих сотрудников не только на этапе собирания, исследования доказательств события преступления, но и на этапе внесения ими практических рекомендаций направленных на повышение эффективности исследования с использованием современных методик предложенных ими; 4) разработка научно обоснованных и значимых для производства расследования рекомендаций профилактического характера,

должна проводиться путем совместного организационного взаимодействия следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений; 5) систематическое обобщение и анализ итоговых результатов расследования ДТП следователем и экспертом, а также разработка на этой основе возникших при этом ошибок и недостатков, памяток по их устранению.

12. К основным содержательным составляющим признаков судебной экспертизы относятся: *первое* – судебная экспертиза как следственное действие является составной частью института доказательственного права, но при этом дает основание для рассмотрения ее в качестве обособленного института уголовно-процессуального права. Об этом свидетельствуют следующие критерии, что как институт судебной экспертизы уголовно-процессуального права в нее входит: а) относительно обособленная совокупность норм, которые определяют процессуальный порядок и регламентируют права и обязанности субъектов на которых возложены полномочия по назначению и производству экспертиз в уголовном судопроизводстве; б) определяются особые единые начала и принципы лежащие в основе данного института; в) имеет свою специфическую юридическую конструкцию; г) определяется специфический механизм и способы используемые при правовом воздействии на участников данного процессуального действия; д) особая процессуальная форма последовательности действий при назначении и производстве экспертиз исходя из особого характера вида проводимого исследования; е) специфика юридической природы процессуальных отношений при участии сторон как со стороны защиты, так и со стороны обвинения. *Второе* – рассмотрение института судебной экспертизы с позиции как составной части института доказательственного права, то об этом в данном случае свидетельствуют следующие компоненты экспертизы: во-первых, заключение эксперта в соответствии с положением УПК КР является источником доказательств; во-вторых, экспертиза относится к одному из способов собирания и исследования доказательств; в-третьих, заключение эксперта, представляет собой письменный, установленный образца документ, где содержатся сведения по установлению обстоятельств имеющих для органов досудебного производства и суда значение по рассматриваемому уголовному делу. *Третье* – судебной экспертизе присущие следующие специфические свойства: а) при исследовании используются специальные познания, которыми обладают специальный субъект и отвечающий предъявляемым к нему критериям; б) специальный субъект уполномоченный для проведения судебной экспертизы имеет свой предмет и объект исследования и использующий специальные методы исследования, которые имеют значение для определения достоверности полученных в ходе экспертизы результатов и установления обстоятельств произошедшего события; в) при решении методических, организационных и практических задач в данной сфере необходимо исходить из следующих подходов: 1) предмет экспертизы должен исходить из тактических задач,

которые требуют разрешить в ходе расследования, в нашем случае ДТП, что находит отражение в вопросах поставленных следователем перед экспертом требующих разрешения; 2) объект экспертизы находится не только во взаимосвязи с предметом, но и детерминирован таким предметом экспертизы; 3) специалист исходя из предмета и объектов исследования сам определяет необходимые методы исследования для разрешения поставленных перед ним вопросов.

13. Изучение положений нового УПК КР 2021 года позволили автору выявить проблемы, разрешение которых создают условия для повышения эффективности использования специальных знаний и устранить недостатки, которые допущены при принятии уголовно-процессуального законодательства. Предложения связанные с регламентацией назначения и производства судебной экспертизы УПК КР: **1)** предлагается: а) внести изменения в наименование ст. 178 УПК КР «Основание назначения экспертизы», а именно на «Основание и общие условия назначения экспертизы»; б) дополнить новой частью 3¹ ст. 178 УПК КР и изложить ее в следующей редакции: *«При назначении экспертизы требуются соблюдать следующие условия: 1) экспертиза назначается на стадиях досудебной проверки и следствия досудебного производства, по делу, а также входе предварительного слушания и судебного разбирательства в суде; 2) назначать проведение судебной экспертизы вправе: следователь осуществляющий досудебное производство по делу; прокурор; следственный судья при наличии ходатайства со стороны участников процесса на стадии предварительного слушания и судебного разбирательства; 3) органы следствия и суд вправе отказаться от назначения экспертизы в случаях перечисленных в ч. 2 ст. 178 настоящего Кодекса; 4) экспертиза назначается лишь в случаях, когда будут собраны необходимые материалы, достаточные для проведения объективного и всестороннего исследования с целью разрешения вопросов поставленные перед экспертом; 5) в случаях, когда для проведения экспертного исследования требуется значительный объем исходных данных связанных со сложившимися обстоятельствами произошедшего события или личности подлежащего психолого-психиатрической экспертизе, следователь уполномочен в распоряжении экспертов предоставить материалы уголовного дела относящиеся к предмету экспертизы, кроме секретных материалов, которые охраняются законодательством Кыргызской Республики».* **2)** В ст. 187 УПК КР «Комиссионная экспертиза» внести следующие изменения и дополнения, а именно: а) ч. 1 ст. 187 УПК КР изложить в следующей редакции: *«Комиссионная экспертиза производится не менее чем двумя экспертами одной отрасли специальных познаний (в рамках одного ряда или вида экспертизы), в случаях когда они вызваны особым значением и логичностью решаемых вопросов установления с помощью экспертизы обстоятельств, а также степенью тяжести совершенного преступления»;* б) дополнить новой

частью 3¹ и изложить ее в следующей редакции: «созданная комиссия экспертов совместно определяет цели исследования, последовательность, а также объем предстоящего исследования, следуя из поставленных перед ними вопросов, требующих разрешения»; в) ч. 4 дополнить следующим содержанием: после слов «... экспертное исследование в полном объеме» дополнить «... и формулирует выводы по поставленным вопросам в пределах своих специальных познаний...» далее по тексту; г) дополнить ч. 5 следующим содержанием после слов «формулирует его в заключении отдельно, дополнительно в котором в обязательном порядке указывает причины несогласия с выводами других экспертов либо эксперта»; д) дополнить новой ч. 6, а именно: «Не допускается проведение экспертных исследований специалистами как полностью, так и частично, официально не включенными в состав комиссии». **3)** В ст. 189 УПК КР «Дополнительная и повторная экспертиза» внести следующие изменения и дополнения: а) ч. 4 ст. 189 УПК КР изложить в следующей редакции: «В постановлении о назначении повторной экспертизы должны быть указаны причины несогласия с результатами первоначальной экспертизы, вызванная сомнениями первоначальной экспертизы, а также какие выводы, поставленные перед экспертом под вопросом»; б) дополнить ст. 189 УПК КР новой частью 6¹, и изложить ее в следующей редакции: «В случае, если выводы проведенной повторной экспертизы вступают в противоречие с выводами первоначальной экспертизы, то эксперт обязан в исследовательской части заключения изложить свои аргументированные доводы полученных различных результатов исследования и причин имеющих расхождения в выводах исследования». **4)** Внести изменения и дополнения в ч. 1 ст. 72 УПК КР «Отвод эксперта», а именно: «п.7) в случаях, если эксперт получил информацию об обстоятельствах дела из не процессуальных источников»; «п.8) в случае, если будет установлена его некомпетентность, по вопросам требующих специальных познаний». **5)** Внести изменения и дополнения в ч. ст. 56 УПК КР, а именно, дополнить новым п. 6¹ и изложить в следующей редакции: «п.6¹) инициатива эксперта может быть реализована при производстве экспертизы в следующих случаях: если в ходе проводимого исследования установлены дополнительные фактические обстоятельства, имеющие значение не требующие нового самостоятельного экспертного исследования; если получены важные фактические данные входящие в предмет экспертного исследования, но не были поставлены следователем для разрешения; если экспертом получены дополнительные фактические данные на основании материалов и объектов представленных на экспертизу органами следствия и суда». **6)** Дополнить новой частью 6¹ ст. 284 УПК КР и изложить ее в следующей редакции: «По ходатайству сторон судья выносит постановление о назначении экспертизы, предлагает сторонам сформулировать экспертизу вопросы и изложить их в письменной форме. В случае необходимости,

отклоняет вопросы, которые не относятся к делу, либо выходят за пределы специальных познаний эксперта».

14. Считаем обоснованным, что поскольку «заключение специалиста», в нормах УПК КР не предусмотрена, то такая позиция законодателя, *во-первых*, позволяет повысить возможность состязательно сторон в ходе судебного разбирательства, включая и по делам о ДТП, по которым немало возникает споров, между участниками происшествия, где причем не исключается коррупционная составляющая; *во-вторых*, такие специальные предварительные исследования на стадии доследственных проверок по делам о ДТП позволяет решить вопрос о наличии состава преступления и необходимости возбуждения уголовного дела; *в-третьих*, заключение специалиста и заключение эксперта имеют тесную связь и являются формами использования специальных познаний, а потому органы досудебного производства при достаточно обоснованной аргументации и ясности на поставленные вопросы, включая и дела о ДТП, будет вправе ограничиваться заключением специалиста которую будет придана (при введении в УПК КР) легитимности, что может в таких случаях исключить необходимость назначения соответствующей судебной экспертизы; *в-четвертых*, считаем обоснованным, что по фактам ДТП, независимо от наличия заключения специалиста, необходимо предусмотреть случаи при которых обязательно назначение судебной экспертизы, а именно: 1) полученное органами следствия заключение специалиста по факту ДТП вступает в противоречие с другими собранными доказательствами по расследуемому делу; 2) изучение проведенного исследования специалистом, а также полученные по ним результаты является не убедительным, вызывающие сомнения в их достоверности и обоснованности; 3) стороны сами инициируют проведение судебной экспертизы после ознакомления полученного ими заключения специалиста, которые с их стороны вызывают несогласие с полученными результатами; 4) при наличии определенных обстоятельств (например: отсутствие необходимой техники, специальных материалов либо вызывающие у самого специалиста сомнения) специалист инициирует передачу проведения экспертизы экспертам соответствующего профиля; 5) процессуальный статус эксперта независимо от учреждения, организации в которых они работают не должен влиять на объективную оценку проведенного исследования и не подлежит его изменению (поскольку это зависит от профессионализма и ответственного отношения к работе); 6) следует учитывать загруженность экспертов и то, что объем направлений по которым необходимо использование специальных знаний значительно превышает указанных субъектов; 7) специальные знания, которыми обладают специалисты, востребованы после возбуждения уголовного дела по делам связанных с ДТП, в том числе при инсценировке и фальсификации обстоятельств ДТП как стороне обвинения для проведения исследования и анализа собранному по уголовному

делу материалов, так и стороне защите для оценки изучаемой ими в ходе ознакомления с материалами уголовного дела по обстоятельствам ДТП.

15. Обосновывается, что для введения такого вида доказательств как «заключение специалиста» следует: 1) рассмотреть его с позиции: относимости и допустимости; 2) следуя уголовно-процессуальным критериям, допустимость доказательства предполагает наличие: а) надлежащего источника доказывания; б) надлежащего субъекта доказывания; в) надлежащего способа получения такого доказательства; г) соблюдение установленных в УПК КР порядка проведения процессуальных действий, которые направлены на получение доказательств. Для признания такого критерия допустимости, как надлежащий источник, возникают проблемы требующего своего разрешения, а именно: *во-первых*, это связано с тем, что тогда для специалиста будет характерен двойственный процессуальный статус, поскольку эксперт за заведомо ложное заключение несет уголовную ответственность, а специалист за заключение специалиста нести ответственность не будет, что повлечет за собой законодательную ошибку (как это наблюдается в соответствии с УК РФ). Поэтому при введении такого вида доказательств требуется: а) в УК КР предусмотреть санкцию в отношении специалиста, давшего заведомо ложное заключение; б) требуется предусмотреть механизм получения заключения специалиста, включая и предупреждение его об ответственности за дачу ложного заключения, что позволит в законодательном порядке признать – надлежащим источником по уголовным делам. *Во-вторых*, нельзя не отметить, что законодателем не регламентирован субъект, который может получить заключение специалиста, а значит речь идет о любом участнике уголовного процесса. *В-третьих*, требуется в УПК КР предусмотреть процедуру получения заключения специалиста, который, по сути, законодателем будет допустим. *В-четвертых*, требуется по аналогии с заключением эксперта в УПК КР регламентировать порядок формирования заключения специалиста, который будет представлять собой письменный формализованный документ, содержащий суждение специалиста, на поставленные перед ним сторонами вопросы. Но вместе с тем, считаем обоснованным, что заключение специалиста должна иметь определенную структуру с указанием: а) объектов исследования, б) вопросы, поставленные перед специалистом, в) данные лица, которым выполнено исследование, г) ответы на поставленные вопросы, д) методы и средства, которые были использованы при исследовании, е) основные признаки выявленные в ходе исследования и результаты их исследования, ж) права и обязанности специалиста. По нашему мнению, только лишь при таком подходе заключение специалиста может быть признан одним из видов доказательств и иметь с формальной стороны равнозначную юридическую силу, включая и при расследовании ДТП. *В-пятых*, заключение специалиста должно обладать следующими признаками: а) в заключении специалиста не должно содержаться вопросов по установлению тождества, по которым требуется проведение

исследования с разрушением самого исследуемого объекта; б) в заключении в обязательном порядке должно содержаться исследовательская часть; в) специалист не вправе выходить за пределы своей компетенции, а должен осуществлять исследование в рамках объема и характера, обладающего им специальных знаний. *В-шестых*, считаем обоснованным, что специалист может привлекаться к исследованию в трех случаях: а) на стадии доследственной проверки; б) при производстве специальных следственных действий, с целью сохранения конфиденциальности информации; в) стороной защиты на стадии возбуждения уголовного дела, для решения вопросов, интересующих сторону по обстоятельствам ДТП, а также в случаях отказа органов следствия либо суда в назначении экспертизы.

16. Предлагаемая автором классификация комплексных судебных экспертиз, определяется раздельным рассмотрением методов, используемых при исследовании, спецификой предмета и объекта экспертизы, но вместе с тем с учетом их взаимозависимостей между собой. Предлагается классификация комплексных экспертиз по следующим основаниям: **I.** классификация комплексных экспертиз по содержанию используемых специальных знаний: а) разнородные (используются несколько видов экспертиз); б) межотраслевые (решаются вопросы специалистами одной и той же области знания). **II.** По значимости используемых специальных знаний: а) комбинированные экспертизы – ответ на поставленный вопрос носит синтезированный характер (где используются совокупность специальных знаний из различных отраслей специальности); б) равнозначимые экспертизы – по каждой специальности получен ответ, имеющий самостоятельную значимость для синтезирующей части заключения экспертов; в) соподчиненные экспертизы – когда общий вывод базируется преимущественно исходя из какой-либо одной специальности, но при этом предмет экспертизы частично предполагая применение и специальных знаний из других областей познаний. **III.** Исходя из завершенности проведенного исследования (полноты получения ответов на поставленные вопросы): а) завершенная экспертиза – получены ответы на все поставленные вопросы перед экспертами, сформулированы выводы не вступающие между собой в противоречия, либо сформулирован общий единогласный вывод; б) не завершенный – часть вопросов остались не разрешенными, а также выводом согласилась часть комиссии экспертов. **IV.** Исходя из объекта расследования ДТП: а) само событие преступления; б) механизм совершения. **V.** Исходя из методов экспертного использования по природе используемого объекта: а) исследование состава вещества и материалов (малекулярный, фракционный, изотопный, элементный, фазовый); б) анализ структуры веществ и материалов; в) морфологический анализ (исследование внешнего и внутреннего строения физических дел); г) исследование отдельных физически либо химических свойств веществ и материалов; д) методы субстанционного анализа (комплексное исследование

элементарного состава объектов исследования). **VI.** По задачам судебной экспертизы, при которой используется определенный метод исследования: а) идентификационные; б) диагностика механизма ДТП; в) классификационные; г) ситуационные. **VII.** Исходя из методов, которые оказывают влияние на сохранность и свойства объектов экспертного исследования: а) методы, приводящие к нарушению целостности объекта, при котором уничтожаются внешние признаки и свойства материального объекта (например: метод тонкослойной хроматографии); б) методы, которые не оказывают влияния на изменение морфологических, внешних признаков объекта, но частично влияют на структуру и свойства его материала (например: моминесцентный анализ); в) методы, не оказывающие влияние на свойства объекта исследования (например: отражательная спектральная, фотография); г) методы, приводящие к уничтожению исследуемого объекта (например: химические методы анализа).

17. Представлены обоснованные авторские подходы к содержательной составляющей: 1) судебной автотехнической экспертизы, включающие в себя три вида экспертизы: а) экспертиза обстоятельств ДТП; б) экспертиза следов столкновения на ТС на месте ДТП; в) экспертиза технического состояния деталей и узлов ТС. По каждой из которой представлена программа, включая разрешаемые задачи и спектр вопросов, которые должны быть поставлены перед экспертами, исходя из современных технических информационных возможностей и новых методов криминалистической науки. 2) судебной экспертизы материалов и изделий по делам о ДТП: а) нефтепродуктов и горючесмазочных материалов, б) лакокрасочных покрытий; в) волокон и волокнистых материалов, г) стекла и керамики; д) материалов и сплавов, е) полимерных материалов и резины. 3) судебно-почерковедческой экспертизы, 4) судебно-биологической экспертизы, 5) судебно-психологической и психофизиологической экспертизы.

Личный вклад соискателя состоит в том, что основные научные результаты диссертационного исследования получены лично автором. Положения, выносимые на защиту, разработаны диссертантом единолично.

Апробация результатов исследований. Результаты исследования использованы в учебном процессе при преподавании курсов уголовный процесс, криминалистика в разделах, рассмотренных в рамках диссертационного исследования для студентов Ошского государственного юридического института что подтверждается наличием актов внедрения. Основные теоретические разработки и положения, выносимые на защиту, нашли отражение в докладах, представленных автором на научных мероприятиях.

Полнота отражения результатов диссертации в публикациях. Основные результаты, полученные в ходе диссертационного исследования, нашли отражение в --- научных статьях, опубликованных в журналах, вошедших в перечень рецензируемых изданий НАК КР, РИНЦ, Scopus.

Структура и объем диссертации. Структура работы обусловлена целями и задачами исследования, включает в себя введение, четыре главы, 10 разделов, заключения, списка использованной литературы и приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении раскрываются актуальность темы диссертации; связь темы диссертации с крупными научными программами (проектами) и основными научно-исследовательскими работами; цель и задачи исследования; научная новизна работы; практическая значимость полученных результатов; основные положения диссертации, выносимые на защиту; личный вклад соискателя; апробации результатов исследований; полнота отражения результатов диссертации в публикациях; структура и объем диссертации.

Первая глава «Криминологическо-криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий в Кыргызской Республике» включает в себя три раздела: *первый раздел «Общетеоретические и уголовно-правовые подходы к содержанию и видам ДТП в современных условиях», второй раздел «Криминологическо-криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий в Кыргызской Республике», третий раздел «Специфика способов совершения и криминалистическая профилактика инсценировки и фальсификации ДТП для совершения мошенничества и вымогательства преступными группами».*

В целом по проблемам тактики следственных действий, а также технико-криминалистического обеспечения посвящены работы: Р.С. Белкина, А.И. Винберга, В.А. Жбанкова, А.А. Закатова, П.К. Кривошеина, Н.И. Кулагина, А.П. Резвана, Н.А. Селиванова, Б.П. Смагоринского, М.А. Шматова, Т.В. Аверьяновой, А.Ф. Волынского, Н.П. Майлис, А.М. Зинина, Ю.Г. Корухова, А.Р. Шляхова, Д.А. Киримова, В.Я. Колодина, В.А. Образцова, С.А. Шейфера, А.А. Эйсмана, Б.М. Шавера и т.д.

Логично, что рассматриваемому направлению исследования уделялось также внимание со стороны ученых-юристов. В исследовании проблем связанных с теорией общих и частных методик криминалистики используемых следственной практикой при расследовании ДТП, существенный вклад был внесен теоретиками уголовного, уголовно-процессуального права, криминалистами, а так же практиками, специализирующимися на расследовании ДТП такими как, Р.С. Белкин, Ю.Д. Блувштейн, М.Б. Бирюков, Г.А. Густова, В.Н. Кутафин, В.Н. Кудрявцева, А.М. Кривицкий, В.А. Серебряков, Б.Д. Завидов, Б.Л. Зотова, Г.Р. Зорин, В.И. Жулев, Ю. Шапоров и многие другие.

Проведенный анализ существующей научной литературы исследующей методики ДТП, свидетельствует о том факте, что данному вопросу ранее уделялось большое внимание в научных работах ученых теоретиков. Данный вопрос анализировали в своих исследованиях Л.М. Корнеева (1961), И.Г. Маландина (1964), В.В. Клочков (1977), В.И. Жулева (1989), Л.Д. Родионова

(1990), О.Д. Ким (1998), А.А. Исаев (1998), А.Г. Алексеев. А. (2001), А.А. Коссович (2003), А.Д. Коленко (2004), С.В. Рыжиков (2004), Е.В. Китаев (2005), И.Н. Горлубинская (2007), В.А. Городкин (2009), Т.В. Демидова (2010), М.В. Афанасьев (2018), другие.

В Кыргызской Республики в разработку общетеоретических подходов в исследуемой теме внесли такие ученые как: А.Н. Адилов, А.М. Джоробекова, К.А. Исаева, О.Д. Ким, К.М. Осмоналиев, К.М. Сманалиев, Т.И. Сайфутдинов, В.Ш. Табалдиева, А.Ш. Шаршеналиев и другие.

Подчеркивается, что увеличение количества автомобильного транспорта на дорогах Кыргызской Республики, закономерно привело к необходимости решения целого ряда проблем, выраженных в условиях интенсивной эксплуатации транспорта разного вида и назначения, обеспечения безопасности, качественной подготовки будущих водителей, и соблюдения установленных правил дорожного движения. Устаревшие условия эксплуатации автомобильных дорог уже не соответствуют ни мощности, ни динамичности транспорта, как следствие водителями грубо нарушаются требования безопасности, все это в совокупности усложнило ситуацию, сложившуюся на дорогах и привело к значительному росту ДТП и жертв. Современные машины обладают высокими скоростными показателями, что вызывает у их владельцев желание воспользоваться этими возможностями и приводит к нарушению установленного скоростного режима передвижения на дорогах. Эксплуатация современных автомашин связана с их техническими возможностями и в свою очередь выявляет проблему обеспечения безопасности, как самого водителя транспортного средства, так и окружающих его пешеходов. Это и является главной задачей по обеспечению общественной безопасности на дорогах находящейся в компетенции ГУОБДД МВД Кыргызской Республики.

Обосновывается, что рост аварийности на автомобильных дорогах объясняется следующими факторами: *во-первых*, несовершенством уголовного и уголовно-процессуального законодательства, а также иных нормативных актах касающиеся реализации норм в отношении участников ДТП (изложенных в работе); *во-вторых*, до настоящего времени нет источника целевого финансирования, касающиеся проведения мероприятий связанных с обеспечением безопасности дорожного движения; *в-третьих*, слабого технического обеспечения непосредственно связанные с обеспечением безопасности дорожного движения: а) оперативно-технической техникой; б) отсутствием станций технического осмотра, которое было бы оборудовано современными техническими аппаратами для проведения диагностики; в) недостаточного количества автотранспорта с современными средствами; г) отставание в системах связи, что приводит к несвоевременного выезду и оказанию первой медицинской помощи пострадавшим; *в-четвертых*, значительным ростом автотранспортных средств, что негативно повлияло на

изменение условий дорожного движения и привело к увеличению аварийности на дорогах.

Автор считает обоснованным, что основными специфическими составляющими криминалистической характеристики ДТП являются: **1)** криминалистическая характеристика ДТП содержит в себе комплекс как общих, так и частных индивидуальных взаимообусловленных признаков, которые в предлагающих случаях получают отражение: а) в своеобразных особенностях механизма преступления, который является ведущим элементом КХП, под которым понимается совокупность промежуточных связанных между собой процессов и состояний, в результате которых на взаимодействующих объектах образуются (отражаются) последствия в материализованном виде на различных этапах развития ДТП (предаварийном, аварийном и послеаварийном); **2)** в специфике способов совершения ДТП, которые имеют особые черты преимущественно определяющую роль по отношению к другим элементам ДТП, и как правило, рассматривается с позиции: а) особенностей поведения в условиях предаварийной обстановки; б) способа сокрытия обстоятельств и факта совершенного ДТП; в) предотвращение наступления вредных последствий; г) стремление уменьшения тяжести наступления вредных последствий; д) маскировка ДТП под другое преступление, где такой подход представляет собой самостоятельный элемент КХП; е) в сокрытии участия лица в ДТП; **3)** Дорожная обстановка представляющая собой динамичную, достаточно сложную совокупность как объективных, так и субъективных обстоятельств, которые водитель автотранспорта обязан учитывать при управлении им. Обстановка ДТП включает в себя также и такие элементы, как: а) место, б) время совершения ДТП; в) обстановка совершения ДТП содержит не только обстановку места преступления, но и сумму дополнительных факторов сопровождающие ДТП на три его фазах: на начальном этапе, кульминационном этапе, на конечном этапе; г) факторы влияющие на ДТП: - состояние водителя, - состояние транспортного средства, - погодно-климатические условия, - состояние дорожного покрытия, а также освещённость дорог, - интенсивность и скорость движения автомашин и пешеходов. **4)** Личностные свойства участников ДТП: а) социально-психологические, б) эмоциональные, в) профессионально-функциональные, г) медико-биологические. **5)** Последствия совершенного ДТП (например, травмирование участников происшествия, смерть людей, повреждение дорожных и иных сооружений, повреждение транспортных средств и грузов, а также причинение иного материального ущерба). Основные объекты и следы, оставшие после ДТП, которые могут стать источниками доказательств по делу.

Обобщая предложенную в исследовании криминалистическую характеристику ДТП, предлагается разработанный перечень базовых обстоятельств включенных в содержание самой криминалистической

характеристики и требующих на них ответа при производстве расследования по ДТП: 1) было ли произошедшее событие транспортным происшествием; 2) какова степень ущерба, место, время события ДТП; 3) количество пострадавших, потерпевших степень и характер ущерба нанесенного их здоровью; 4) степень и характер материального ущерба; 5) вид, параметры и технические характеристики транспорта виновного и пострадавшего в ДТП; 6) механизм совершения ДТП и образования следов на месте происшествия; 7) кто спровоцировал ДТП (пол, возраст, стаж вождения, психофизиологическое состояние, хронические болезни; 8) в чем заключается нарушение ПДД, и кем они были нарушены; 9) логическое обоснование причин нарушения ПДД с последствиями ДТП; 10) в отношении общественного транспорта совершившего ДТП, выясняется степень ответственности должностных лиц за техническое состояние транспорта, контроля за физическим состоянием водительского состава; 10) вероятность умышленной инсценировки дорожно-транспортного происшествия из личных корыстных целей, в целях сокрытия другого преступления, мести; 11) смягчающие или усугубляющие степень ответственности обстоятельства.

В рассматриваемом в работе ситуации, ДТП совершенное путем фальсификации его обстоятельств с использованием как вымогательства, так и мошенничества содержат в себе полно структурные способы совершения, то есть мы можем говорить о содержании в них всех трех элементов способа, а именно, это – подготовки, непосредственно совершение деяний, сокрытие преступления.

Для данной категории дел характерна повторяемость и устойчивость используемых преступниками вымогательства путем фальсификации ДТП. Об этом свидетельствуют используемые ими: одни и те же схемы совершения ДТП; автомашины определенных марок; как правило один и тот же временной интервал; те же участки дороги местности нередко можно наблюдать характерный для преступников «почерк» при организации инсценированных аварий.

Автором аргументируется, что общими задачами криминалистической профилактики является:

1. установление специфических факторов и условий, которые способствуют совершению со стороны криминальных лиц совершению со стороны криминальных лиц совершению определенной категории преступлений;
2. выработка комплексных криминалистических мер: а) препятствующих совершению криминальных деяний в целом способствующие пресечению; б) в определенной специфической сфере преступной деятельности со стороны деятельности со стороны конкретных лиц в частности;
3. осуществление не процессуальной формы экспертной профилактики по следующим аспектам деятельности: а) справочно-консультативная, относительно обстоятельств расследуемого дела, практики применения

криминалистических средств и методов; б) анализ экспертной практики и выработка рекомендаций по их использованию; в) проведение необходимых экспериментальных исследований их обобщение и анализ полученных результатов; г) выработка рекомендаций по распознаванию совершенных противоправных фактов субъектами досудебного производства.

Акцентируется внимание, что объектами криминалистической профилактики по делам связанных с фальсификацией ДТП является не только причины и условия порождающие и воспроизводящие преступность в данной сфере, различные аспекты явлений и процессов, которые находятся во взаимосвязи с совершенным правонарушением повлекший причинение в результате его ущерба, но и сложные специфические взаимоотношения возникающие между группой лиц вовлеченных в сферу урегулирования ущерба в целях получения денежной компенсации путем совершения мошеннических действий. При этом методы криминалистической профилактики исходя из их характера и направленности такой деятельности дифференцируются на две группы: а) методы общей профилактики, б) методы индивидуальной профилактики, которые направлены на недопущение совершения определенными лицами конкретных видов преступлений.

Сложность, разнохарактерность и специфичность складывающихся при этом обстоятельств требуют комплексного подхода со стороны ОВД с помощью разнообразных мероприятий, как правового, так и социального характера. При этом считаем необходимо использование новых форм и методов профилактической деятельности, по фактам фальсификации ДТП предусматривающие следующие его уровни: 1) общие методы профилактики; 2) виктимологическая профилактика; 3) специфические методы профилактики, на которых автор останавливается в работе.

Вторая глава «Методология и методы исследования» включает в себя три раздела: *два раздела «Определение объекта и предмета исследования», второй раздел «Методы исследования».*

Объект исследования – это явления или процессы, которые порождают проблемную ситуацию для изучения.

Объект диссертационного исследования – является правовая и судебно-следственная и экспертная практика расследования дорожно-транспортных преступлений, а также основные направления противодействия досудебному производству со стороны заинтересованных лиц по рассматриваемой категории уголовных дел.

В соответствии с поставленной целью и задачами исследования нами были изучены материалы следственной и судебной практики, а также материалы экспертиз по делам о ДТП Ошской области и г. Ош, которые приведены в работе.

Так, результаты проведенного анализа материалов практики позволил нам раскрыть криминологические аспекты рассматриваемого нами вопроса. Так

максимальное количество пострадавших, погибших, и получивших травмы различной степени тяжести затрагивает три возрастные категории: а) от 7 до 15 лет (школьники) -12,3%, б) от 18 до 24 лет (студенты)-21,2%, в) от 55 до 70 лет (пенсионеры) -15,7%

При этом, характер и динамика ДТП, произошедших в городе, селе, и на трассах различна. Так по г. Ош в 2019 г. - 46,2%, Ошская область - 35,7%, трасса Бишкек – Ош 18,1%. По г. Джалал – Абад 2019 г.-39,8%, Джалал-Абадская область 29,3%, дорога Бишкек-Джалал-Абад-30,9%.

Если анализировать сезонность и региональность совершения ДТП, то можно обозначить, что: а) до 51% ДТП со смертельным исходом и травмами различной степени тяжести приходится на декабрь-февраль относительно трассы Бишкек - Ош с 2 до 5 часов утра; б) 32% на трассу Бишкек – Чолпон-Ата, июнь-сентябрь, с 13 до 19 часов вечера, в) 17% на горд Бишкек сентябрь – май, с 7 до 18 часов вечера.

Вина водителей в нарушении ПДД: а) отсутствие документов на управление транспортным средством -32%; б) водитель скрылся с места ДТП-9%; в) превышение скоростного режима-15%; г) игнорирование предупреждающего сигнала светофора-23%; д) нарушение установленных правил обгона-21%.

Нарушения ПДД пешеходами: а) переход дороги в неустановленном месте - 47%; б) игнорирование сигналов, регулирующих дорожное движение - 12%; г) нахождение детей на проезжей части дороги-18%; д) выбегание на проезжую часть дороги – 23%;

Из-за технического состояния дорог, придорожных строений, дорожно - инженерных и технических коммуникаций: а) отсутствие рабочих светофоров - 14%; б) отсутствие дорожного покрытия-12%; в) не качественный или отсутствующий ремонт дорожного полотна -68%; г) отсутствие придорожной инфраструктуры-6%.

Анализ криминологической характеристики участников ДТП и преступлений, связанных с ним позволяет автору, сделать следующее заключение, субъекты совершившие ДТП и преступления связанные с ним являются, как правило «интровертами» психологически замкнутыми личностями с неустойчивым психотипом и склонными к перманентным действиям. При этом надо учитывать, что дорожная обстановка и ситуация предшествующая ДТП не способны стать причиной преступления без конкретного субъекта исполнителя в лице водителя транспортного средства. А вот личностная характеристика, психолого-психиатрическая составляющая содержания личности субъекта, совершившего ДТП, может сыграть как побуждающий фактор к совершению преступления. При этом это может быть выражено в конкретных действиях или бездействии, а также в форме отрицания правил дорожного движения, излишней самоуверенности в своих возможностях, переоценки технических возможностей своего автомобиля или спонтанном всплеске эмоций.

Предмет исследования – исходит из целостной составляющей объекта исследования, который имеет определенный аспект своего рассмотрения, включает в себя одну или несколько аспектов (сторон), определяется точкой зрения исследователя.

Предмет диссертационного исследования – 1) приемлемые к объекту исследования нормы УК КР и УПК КР; 2) закономерности механизма возникновения ДТП, а также закономерности получения и использования доказательств при расследовании ДТП; 3) общие и специальные закономерности возникновения следов деформации транспортных средств, а также закономерности использования специальных познаний при расследовании ДТП.

Методы и методология исследования определены целью, задачей, объектом и предметом исследования. Основными материалами исследования явились действующее УК КР, УПК КР, Правила дорожного движения Кыргызской Республики.

В ходе исследования проведен контент-анализ научных трудов ученых в области уголовного права, уголовного процесса, криминологии, криминалистики, информационных технологий, социологии, психологии, медицины и исследователей других сфер, научные знания которых были направлены на освящение вопросов, связанных с расследованием дорожно-транспортных происшествий.

Методология исследования определялась межотраслевой (комплексной) природой изучаемой проблематики, где в ходе разрешения поставленных задач автор использовал методов материалистской диалектики при котором апеллировал к таким основополагающим принципам как: целостность изучаемых явлений; наличие внутренней противоречивости между явлениями; повторяемость; поступательность их развития.

Отправной позицией анализа ДТП явились ряд концепций его распространенности, а именно: социально-психологические, социологические, культурологические, антропологические и правовые.

При изучении проблематики мы учитывали необходимость многоуровневого к нему подхода.

Так, общенаучные методы преимущественно использовались при теоретическом обосновании проблемы связанные с раскрытием соответствующих вопросов для понимания интересующих нас явлений в юридической науке. При этом к общенаучной методологии нами отнесены: анализ-синтез, системный анализ, синергетический подход, индукция, дедукция, логический метод и т.д.

Специальные методы использовались при описании произошедших и происходящих процессов в сфере обеспечения расследования ДТП со стороны государственных органов. Особое внимание автором было обращено на системно-структурный и функциональный подход при

освещении вопросов структурирования, организации и функционирования системы предупреждения ДТП в Кыргызской Республике.

При анализе причин социальных девиаций в рассматриваемой сфере автор исходил из трех его основных уровней. К первому уровню относятся индивидуальные, именуемый еще как психологический, где отражаются общие причины преступного поведения лица, совершившего ДТП на индивидуальном уровне. Ко второму уровню относится социологический уровень, при котором в центре внимания находится неадаптированная личность, на которого (как показано в исследовании) оказывают влияние такие сферы как: экономика, социальные отношения, политика, правовое регулирование, нравственное состояние окружающего личность общества.

Кроме того, в ходе исследования при помощи методов сравнительно-правового анализа и контент-анализа зарубежного законодательства, публикаций в периодические печатные издания и научных диссертаций автор сумел достаточно обоснованно изложить свое видение и аргументы по разрешению проблемных аспектов, касающихся проблем ДТП. При этом, автор учитывал результаты исследования методологического характера, содержащихся в последних работах 10-12ти лет научного профиля.

Третья глава «Проблема криминалистического обеспечения досудебного производства при расследовании ДТП» включает в себя три раздела: *два раздела «Сущность и проблемы взаимодействия органов следствия с экспертами и специалистами и их профилактическая деятельность»*, *второй раздел «Использование технико-криминалистических средств объективного контроля и информационного моделирования при расследовании ДТП»*, *третий раздел «Следственные ситуации и факторы, влияющие на раскрытие и расследование вымогательства и мошенничества совершаемые посредством фальсификации обстоятельств ДТП»*

Аргументируется, что содержательная составляющая основных форм взаимодействия органов следствия с сотрудниками экспертных учреждений заключается в следующем: 1) участие сотрудников ЭКО в составе следственной группы, созданной для расследования, произошедшего ДТП. При этом следователь по взаимодействию с руководителем ЭКО подбирает сотрудников экспертного учреждения, исходя из их специфики необходимых знаний; 2) организация совместного планирования и ситуационного взаимодействия, следователя и эксперта с целью определения и конкретизации индивидуальных и совместных задач требующих на каждом этапе расследования, а так же особенностей порядка действий при изменении следственной ситуации, вопросы применения и практического использования специальных технических средств; 3) участие в разработке совместных организационных мероприятий связанных с эффективным применением необходимых технико-криминалистических средств по делам о ДТП; 4) совместное участие специалиста и эксперта составление плана проведения конкретного

следственного действия, где требуются использование специальных познаний; 5) участие специалистов и экспертов учреждений в выдвижении потенциальных версий по обстоятельствам ДТП и проверке данных версий с использованием специальных криминалистических средств, в том числе и по делам связанных с фальсификацией и инсценировкой ДТП; 6) непосредственное участие в производстве следственных действий, где все его участники осуществляют свою деятельность в рамках компетенции и в соответствии с ранее составленным планом; 7) принятие необходимых мер по эффективному использованию следов ДТП и других вещественных доказательств, с целью установления обстоятельств подлежащих доказыванию, в том числе с мест нераскрытых ДТП, где водитель скрылся; 8) оказание помощи в фиксации хода и результатов следственных действий в протоколе в том числе с использованием НТС. При этом в случаи необходимости специалист помогает следователю в составлении схем, таблиц, чертежей, пояснительных приложений к самому протоколу следственного действия с указанием своих замечаний и пояснений; 9) проведение совместного обсуждения участниками следственной группы полученных результатов, в случае же допущения пробелов либо ошибочных действий, то по возможности принятие мер по их устранению; 10) совместная деятельность по выявлению детерминирующих факторов, способствующих совершению ДТП; 11) подготовка методических и информационных материалов по передовым методам организации производства следственных действий с использованием современных криминалистических средств.

Автором указывается, что применяемая форма производства судебной экспертизы сложившаяся на основе экспертной практики обременена рядом существенных недостатков, что проявляется в следующем: 1) действующий механизм назначения и производства экспертиз не способен в полной мере обеспечить независимость и индивидуальность подхода сотрудников экспертно-криминалистической службы МВД Кыргызской Республики от органов досудебного производства, поскольку они все являются частью единой системы и представляют единый ведомственный корпоративный интерес; 2) при действующей схеме производства и назначения экспертиз, возможно получение экспертного заключения, как в экспертно - криминалистической службе МВД Кыргызской Республики, так и в государственном центре судебных экспертиз при Министерстве юстиции Кыргызской Республики (ГЦСЭ). Представленная органам производства следствия такая свобода выбора, является предпосылкой для сугубо индивидуального субъективного выбора экспертов, определения места производства экспертизы, из расчёта ожидаемого результата и экспертных выводов; 3) данная схема индивидуализации и субъективизма, применяемая следователями, в конечном итоге приводит к растворению существующего в данной сфере научного потенциала, не задействуются специалисты конкретного ведомства ведет к

ненужной межведомственной конкуренции и недоверию, а также к возможным сомнениям со стороны других участников расследования к объективности выводов и заключения эксперта.

В ходе научного исследования автор, разработал ряд предложений, предназначенных для оптимизации качества и эффективности взаимодействия следователя, эксперта и специалиста: 1) унифицировать правовую базу экспертной деятельности на межведомственном уровне в соответствии с предъявляемыми на сегодняшний день требованиями, а также современных тенденций наблюдаемой в криминальной сфере; 2) разработать мероприятия и их правовую основу по реализации возможности постоянного контроля руководителями экспертных подразделений за практической деятельностью экспертов в рамках производства экспертиз во время расследования преступления; 3) определить основные направления общей профилактической деятельности следователя, эксперта, специалиста (по способу, цели, характеру и месту реализации); 4) взаимодействия по решению проблемных вопросов и обмена текущей следственной информацией по практическому применению результатов заключений эксперта, специалиста; 5) разработка программных рекомендаций и наставлений по типовым ситуациям, связанным с ДТП.

В работе обосновано, что использование программного моделирования при расследовании ДТП позволяет: 1) воспроизвести программную реконструкцию динамики движения автотранспорта в окружающей его обстановке по пути условного маршрута следования; 2) при наличии объективной исходной информации графически спроецировать механизм столкновения при ДТП; 3) позволяет реконструировать продуцировать различные варианты ситуативных столкновений автотранспорта как с охватом всего места происшествия, так и отдельные сектора его участников; 4) позволяет провести анализ расчета показателей динамических сил воздействия, скоростных параметров, исходя из тормозного пути, кинетическую силу удара в момент столкновения; 5) позволяет рассматривать воссозданную реконструкцию ДТП в многомерном пространственном изображении, причем под разными ракурсами и проекцией; 6) содержание в таких базовых модулях программы параметров технических особенностей транспортных средств находящихся в эксплуатации в ЕврАзЭС и многомерных технических проекций повышает эффективность проводимого анализа и сроки досудебного производства по делам о ДТП; 7) информационно-поисковая система содержащаяся в программе модуля позволяет эксперту и специалисту решать вопросы поставленные перед ним органами следствия и суда, включая и по уголовным делам связанных с фальсификацией и инсценировкой обстоятельств ДТП.

Подчеркивается, что значимым практическим результатом программно-информационного сопровождения экспертиз по делам о дорожно - транспортных происшествиях, является создание на базе возможностей компьютерного моделирования события преступления, информационно

познавательных – консультирующих систем, позволяющих в реальных условиях воспроизвести дорожно-транспортное происшествие. Сейчас сложились благоприятные условия, для интеграции самостоятельных ведомственных программных систем в единую локальную систему информационного обеспечения и перспективного моделирования, которая при соответствующих условиях может воплотиться в программную систему для всех правоохранительных органов.

Введение в практику производства следствия по преступлениям связанным с дорожными происшествиями современных инновационных технологий, основанных, на компьютерном моделировании причин и самого события транспортного происшествия было обусловлено необходимостью оптимизации и повышения эффективности совместного взаимодействия субъектов занимающихся производством следствия и эксперта-специалиста, а также сложившейся в последние годы реальной ситуацией с ДТП и постоянно увеличивающимся количеством жертв.

Также в данном разделе представлены: 1) Типовая модель производства следственных действий, связанных с инсценировкой и фальсификацией ДТП для совершения мошенничества и вымогательства, которая позволит избежать ряд ошибок, повысить качественный уровень по данной категории дел, 2) Типовая информационная модель обеспечения раскрытия и расследования преступлений по установлению обстоятельств ДТП.

Четвертая глава «Судебная экспертиза по делам о ДТП: научные, правовые и организационно-методические проблемы» включает в себя три раздела: *первый раздел «Проблемы и особенности производства экспертиз при расследовании ДТП в современных условиях», второй раздел «Современные возможности комплексных экспертиз при расследовании ДТП и их классификация», третий раздел «Противодействие расследованию по делам о дорожно-транспортных происшествиях».*

Основываясь на комплексном исследовании вопроса, к доминирующим признакам, описывающим содержание «комплексной экспертизы» как составляющую общих методик судебной экспертизы, автор считает, что к ним следует отнести:

1) комплексный, многосторонний анализ предполагаемых объектов экспертизы - собранных в рамках производства следствия вещественных доказательств, материалы, полученные по результатам специальных следственных действий, свидетелей, очевидцев, потерпевших;

2) получение максимального объема значимой в своем содержании информации, способной раскрыть особенности индивидуальной характеристики и внутреннего содержания объекта исследований;

3) использование специальных современных научных методов, знаний и навыков, полученных в смежных с криминалистикой отраслях научных исследований;

Автор считает, что из всех перечисленных доминирующих признаков, наиболее значимым представляется последний признак, а именно применение специальных современных научных методов, знаний и навыков, полученных в смежных с криминалистикой отраслях научных исследований, так как первые два из перечисленных признаков, предложенных автором, относятся ко всем видам проводимых экспертиз.

В связи с представленным в работе анализом и выводами из него, предлагается создать самостоятельные специализированные подразделения по производству экспертиз по делам о ДТП, на основе областных экспертно - криминалистических центров, имеющих соответствующую профессиональную компетенцию, навыки и техническое обеспечение. Предполагается, что это позволит повысить: *во-первых*, эффективность исследований и прежде всего, возможность производства комплексных экспертиз по делам о ДТП с участием специалистов, обладающих специальными научными знаниями в различных отраслях научных исследований; *во-вторых*, такая организация работы позволит сократить сроки производства экспертиз и повысит их результативность; *в-третьих*, будет способствовать обеспечению качественного криминалистического сопровождения мест ДТП по наиболее сложным и резонансным делам.

Обосновывается, что при расследовании ДТП и преступлений, связанных с ними, назначение и производство «комплексной экспертизы» нужно оценивать, как объективную закономерность, функциональное действие, которой основано на аккумулированных специальных знаниях из имеющихся различных современных источников их получения, в области науки, искусстве, и религии. Помимо этого, главным решающим аргументом в развитие теории и практики «комплексной экспертизы» определяется тот факт, что она способствует поиску ответов на вопросы, на которые не способны ответить по отдельности другие виды судебных экспертиз. С целью концентрации в проведении экспертных исследований научного потенциала и расширения их перспективных возможностей, предлагается практическое объединение имеющихся в теории криминалистической науки ряда взаимосвязанных судебных экспертиз, используемых при расследовании ДТП, в комплексные экспертизы для установления механизма образования ДТП. Для чего необходимо, законодательно отрегулировать деятельность данной экспертизы, скоординировать ее по способам производства, применяемым методам научного исследования, месту, цели, задачам

В ходе исследования определено, что комплекс экспертизы с участием психолога при расследовании ДТП следует дифференцировать на следующие виды:

1.1. комплексная психологическая, физиологическая и автотехническая экспертиза;

1.2. комплексная медико-психологическая экспертиза (с участием специалистов в области судебной медицины), где основная задача заключается в оценке действий непосредственно самих участников ДТП, а также установление потенциальной возможности их дальнейшей трудовой деятельности (трудоспособности) до и после ДТП;

1.3. комплексная психолого-психиатрическая экспертиза – проводится в отношении участников ДТП, у которых наблюдаются признаки психических недостатков, где не исключена невменяемость лица;

1.4. комплексная психолого-криминалистическая экспертиза – проводится в целях идентификации участников ДТП по особенностям их интеллектуальной деятельности, в совокупности с использованием специфических криминалистических приемов идентификации человека;

1.5. комплексная судебно-психологическая и физиологическая экспертиза основные задачи, которой заключаются: а) в анализе сформировавшихся аутентичных признаков психофизиологического состояния водителя, которые могут оказать влияние на совершение ДТП; б) анализ и определение совокупности эмоциональных составляющих, которые смогли повлиять на поведение в стрессовой ситуации; в) определение психотипа потерпевшего, который стал жертвой ДТП. Психологическая экспертиза по делам о ДТП проводится с целью установления: а) особенностей протекающих психических процессов у участников ДТП, которые вызваны экстремальными условиями; б) особенностей состояния личности, пассажира, водителя, пешехода и проявления их психических свойств; при которых произошло ДТП; в) особенностей интеллектуальной мотивационных и эмоционально-волевых сфер, которые повлияли на поведение участников ДТП в конкретной ситуации; г) характерологические особенности участников ДТП (темперамент, наличие определенных особенностей и т.д.). При назначении комплексной психологической автотехнической и физиологической экспертизы можно разрешить следующие вопросы:

1.6. Определить потенциальную возможность участника ДТП адекватно воспринимать создавшуюся опасную дорожную ситуацию;

1.7. определить временные параметры потенциальной возможности проявления реакции на возникшую опасную дорожную ситуацию участников ДТП при конкретных обстоятельствах на месте происшествия исходя из индивидуальной психофизиологической специфики каждого из них;

1.8. определить потенциальные возможности участника ДТП выполнить в создавшейся конкретной дорожной обстановке определенный характер действий.

Автор считает, что данная комплексная экспертиза не может относиться к подвиду автотехнической экспертизы, поскольку специальные познания в данной сфере не содержит в себе познания в области психофизиологии, которые необходимы для разрешения выше поставленных вопросов. Кроме

того, в данной ситуации необходимо учитывать влияния на человека различных достаточно сложных складывающихся переменных факторов, которые не могут не отражаться на психике участников ДТП.

Автор в своем исследовании приходит к заключению, что информационно-поисковая система эксперта совместно с криминалистической системой, представляются продуктом специального применения, в связи с тем, что они реализуют свой потенциал в сугубо специфической деятельности и предназначены для противодействия преступности, а их задачи находятся в тесном взаимодействии с уголовным судопроизводством.

Указанные сущностные характеристики представляются приоритетом, при выборе содержания и устройства информационно-поисковых систем эксперта, и определения их классификационных признаков в структуре самой системы. Именно содержание и объемы производства экспертных исследований, являются разделяющим признаком, определяющим специфику и функциональное назначение исследований, для которых они предназначены. Вопрос предназначения конкретной информационно-поисковой системы решается с учетом экспертных задач для разрешения, которых они созданы.

В работе указано на наличие следующих проблем: 1) низкое качество дорожного полотна, его несоответствие государственным стандартам, предъявляемым для эксплуатации дорог и является самым часто встречающимся условием, влияющим на событие; 2) нет должного компетентного исследования и проведения необходимых расчетов с использованием имеющихся современных технических возможностей и передовых научных достижений; 3) эксперт не эффективно использует право, обоснованной экспертной инициативы в рамках предоставляемых ему нормами уголовно – процессуального законодательства и Закона «О судебно-экспертной деятельности»; 4) при планировании и организации расследования дорожно – транспортных происшествий и преступлений, сопутствующих им следователь не всегда обращается к тем рекомендациям, которые предлагает криминалистическая наука в контексте технико-криминалистического обеспечения производства следствия.

В данном разделе отражены авторские подходы к содержательной составляющей судебной автотехнической экспертизы, а также: 1) основные задачи: а) относительно установления обстоятельств ДТП; б) при экспертизе следов столкновения; в) при экспертизе технического состояния и деталей узлов технического средства. 2) Программа вопросов при назначении и разрешении поставленных по ним задач

Разработана и представлена программа вопросов относительно дорожно-трассологической экспертизы.

В работе отмечается, что противодействие проявляется абсолютно на всех стадиях, как в досудебном производстве, так и в судебном производстве в контексте этого предлагаются и предлагает разработанные и обоснованные

теорией криминалистики собственные методы, направленные на выявление и предупреждение всех форм проявления противодействия преступлениям, связанным с ДТП.

Обосновывается, что в производстве расследования дорожно-транспортных преступлений следует выделять весьма специфические, присущие только этому преступлению формы, способы и приемы противодействия, к которым автором относятся:

1) 9% сокрытие следов преступления на месте происшествия до прибытия инспектора ОБДД или СОГ. Чаще всего данная форма противодействия встречается в ночное и вечернее время, при плохом освещении и ограниченных условиях видимости, в такой ситуации водитель виновный в происшествии старается максимально скрыть следы преступления, путем изменений, вносимых им на месте происшествия или изменением положения своего автомобиля и другого транспорта, участвовавшего в ДТП.

2) 24% случаев из общего количества проанализированных автором материалов уголовных дел, проявление открытого воздействия (в виде угроз, шантажа, предложения материального вознаграждения) на участников расследования.

3) В 27% случаев из анализируемых уголовных дел, сокрытие значимых для производства следствия данных о событии преступления, их источников, а также попытка субъекта преступления скрыться с места происшествия аварии, не явка для производства следственных действий, сокрытие новых данных о событии преступления.

4) В 1,5% случаев встречаются действия, связанные с полным или частичным уничтожением следственной информации, или не процессуальной информации, но значимой для производства расследования, связанных со смертельным исходом. Такие действия производятся путем уничтожения или полной разборки транспорта участвовавшего в событии ДТП, замены частей и механизмов автомобиля, уничтожение следов крови, и изменения тормозного следа.

5) В 13% случаев происходит завуалирование или намеренное искажение информации о событии преступления. Попытка внесения изменений в повреждения, полученные транспортным средством во время происшествия, выемка или полная замена частей несущего кузова автомобиля свидетельствующих о наличии повреждений и причинах их получения, умышленное уничтожение самого транспортного средства, создание условий инсценировки под версию произошедшего события, представленную самим водителем.

6) Попытка воздействия на экспертов и специалистов, задействованных в производстве расследования. Это обусловлено тем фактом, что в большинстве случаев конечный результат досудебного разбирательства во много зависит от выводов и заключения эксперта, специалиста.

7) Максимальное воспрепятствование следствию путем большого количества заявленных требований, ходатайств, протестов, не явкой для проведения необходимых следствию следственных действий с расплывчатой формулировкой причины неявки. По результатам анализа следственной практики выявлено, что 12% от числа анализируемых материалов уголовных дел, было завершено с максимально допустимыми сроками производства следствия, 3% уголовных дел превысили сроки от 3 до 4 месяцев, 7% более 7 месяцев, и 2% более года.

8) Традиционно в общественном мнении сложилось чувство определенной жалости, и сочувствия к виновникам происшествия, чем активно пользуются сами виновные и стараются поддерживать и по возможности развивать это чувство не только у следователя, но как не парадоксально еще и у пострадавшей стороны. Достаточно часто встречаются случаи, когда пострадавшие и потерпевшие прилагают усилия для смягчения наказания виновному в ДТП, поиска причин, смягчающих или оправдывающих последствия его действия или вообще к прекращению уголовного преследования.

9) В 16% случаев пытаются оказать давление на следствие через знакомых являющихся сотрудниками правоохранительных органов, при этом 7% оказывали воздействие на следствие через сотрудников ОБДД (родственники, дети, муж, жена), 28% случаев через представителей экспертных учреждений (коллеги, близкие родственники, знакомые знакомых), 6% через суд, прокуратуру «телефонное право».

10) В 73% случаев происходит подмена информации о событии происшествия путем, дачи искаженных или ложных данных о преступлении, подтасовки алиби, отказа от ранее данных показаний.

11) В 5% случаев встречаются попытки различного вида инсценировок, под несчастный случай, случайного события, с целью сокрытия другого более тяжкого преступления, частичного изменения составляющих элементов преступного события.

12) В 9% случаев встречаются случаи симуляции психического и физического расстройства, уменьшение биологического возраста с целью избежание субъектом преступного события уголовного преследования.

Заключение. На основании проведенного исследования сделаны следующие выводы:

1. Дифференциация дорожно-транспортных преступлений с позиции криминалистики с учетом факторов и обстоятельств ДТП позволяет разрешить следующие задачи: 1) разработать общую и частные методики расследования ДТП, исходя, из классификации их по видам; 2) выработать эффективную тактику производства следственных действий, исходя из наблюдаемых на сегодняшний день тенденций распространения ДТП (например: инсценировки и фальсификации обстоятельств ДТП совершаемых преступной группой, а

также привлечение органов дознания для производства в случае необходимости специальных следственных действий; 3) обеспечить использование в процессуальных документах единых терминологических формулировок по делам о ДТП с привлечением для этого специалистов; 4) определить перечень объектов подлежащих исследованию, а также исходной информации для решения поставленных задач; 5) очертить круг экспертных исследований, исходя из вида совершаемого ДТП; 6) определить содержательную составляющую этапов планирования, и установить момент назначения типичного вида экспертизы для каждого вида; 7) выработать методику получения образцов для комплексных экспертных исследований; 8) разработать наиболее эффективную методику экспертного исследования исходя из специфики совершенного ДТП; 9) провести алгоритмизацию процесса экспертного исследования по традиционным и нетрадиционным видам экспертиз; 10) использовать опыт ведущих экспертных учреждений проводящих исследование объектов по делам ДТП.

2. Автор считает, что основными предпосылками влияющими на формирование условий предшествующих аварийной обстановки и взаимосвязи этих условий непосредственно с дорогой и автотранспортом являются: I. общие причины относящиеся к устойчивым обстоятельствам: 1) несоответствие качества и инженерно – технического состояния дорог, трасс, магистралей современным предъявляемым стандартам безопасной эксплуатации, в том числе и стандартам ЕврАзЭС; 2) устаревшие инженерно - технические нормы, применяемые при проектировании и строительстве дорожного полотна, что отрицательно сказывается на эксплуатации этих дорог водителями; 3) крайне высокий износ дорожного покрытия, и некачественный, капитальный и текущий ремонт дорожного полотна; 4) спроектированные характеристики дорожного полотна на месте ДТП т.е. (повороты, отстойники, аварийные карманы, люки, временные и постоянные разделители дорожного движения); 5) сопутствующие дороги строения, деревья, живые изгороди, дренажные приспособления, препятствующие движению автотранспорта; 6) недопустимый физический износ эксплуатируемого вторичного автотранспорта, который проходит техосмотр за вознаграждение; 7) отсутствие материальной и технической базы для проведения данного технического осмотра транспорта и его ремонта; 8) отсутствие по маршруту следования сопутствующей дорожной инфраструктуры на дорогах области, светофоров, дорожных знаков, дорожных развязок; 9) неудовлетворительным техническим состоянием автотранспорта находящегося в эксплуатации компании и автохозяйств, допускающие выезд водителей; на маршрут; 10) отсутствие обязанности технического осмотра у эксплуатируемого транспорта; 11) чрезмерная загрузка автомобильной трассы из-за грузовых машин, перевозящих транзитные грузы в соседние государства; 12) затягивание на неопределенный срок реконструкции трасс; 13) слабая профилактика

предупреждения правонарушений, отсутствие действенной административно – правовой практики инспекторов ОБДД среди водителей; 14) не соблюдение в должной степени действующего принципа неотвратимость наказания нарушителей; 15) отсутствия навыков у водителей и инспекторов ОБДД оказания неотложной медицинской помощи пострадавшим в ДТП; 16) отсутствие возможностей применения медицинской авиации для экстренной доставки пострадавших в ДТП в медицинские учреждения; 17) крайне высокий уровень проявления коррупционной составляющей среди сотрудников ОБДД.

II. К перманентным обстоятельствам можно отнести конкретные условия, которые не поддаются изменениям за небольшой отрезок времени. А именно: 1) ситуационное состояние дорожного покрытия на момент ДТП (состояние погоды, влажность, атмосферное давление, температура воздуха и самого покрытия); 2) наличие, объем и характер проводимых дорожно-ремонтных или строительных работ; 3) возможные и вероятные условия, которые могут возникнуть в ситуационном месте ДТП на небольшой отрезок времени.

3. Существенную роль в ходе расследования ДТП имеет процесс исследования причин, сопутствующих субъектам происшествия и оказывающих влияние на осознания ими сложности и значимости происходящей ситуации. Причем процесс восприятия ситуативной обстановки ДТП зависит как от объективных, так и от субъективных факторов, сложившихся на момент события. **I. Объективные факторы**, влияющие на восприятие происходящей реальности участниками ДТП зависят: 1) возможностей визуального восприятия (день, ночь); 2) климатических сезонных условий (падающий снег, туман, дождь, ветер); 3) техногенных процессов (смог, дым); 4) способа, вида и источников освещения (контрастности, силы, цветового содержания); **II.** звукового сопровождения на месте ДТП (частота, сила звука, резонанса). К **субъективным факторам** можно отнести: 1) индивидуальные психологические особенности, сопутствующие восприятию произошедшего события ДТП; 2) физическое состояние (усталость, болезнь); 3) наличие стойких профессиональных навыков в вождении автомобиля; 4) знание ПДД и готовность адекватно воспринимать и выполнять их требования. **III.** По вине водителя: 1) нарушение и несоблюдение ПДД; 2) управление автомобиля в состоянии алкогольного опьянения; 3) использованием мобильных телефонов во время управления автотранспортом; 4) крайне недостаточной подготовки начинающих водителей; 5) преднамеренный выезд на встречную полосу; 6) превышение скоростного режима; 7) игнорирование предупреждающего сигнала светофора; 8) нарушение установленных правил обгона; 9) нежелание водителей и пассажиров использовать технические средства, установленные в транспорте и предназначенные для активной и пассивной безопасности (ремни безопасности, подушки безопасности); 10) физическая пере утомляемость водителей, чрезмерные психологические нагрузки приводящее к потере концентрации

внимания на дорогах по маршруту следования. **IV.** По вине пешеходов: 1) нарушение ПДД пешеходами: а) переход дороги в неустановленном месте; б) игнорирование светофора; в) выбегание на проезжую часть дороги.

4. Принимая во внимание криминалистический анализ причин ДТП, выработаны нижеследующие рекомендации по снижению количества ДТП и смертей на дорогах: 1) деятельность созданного самостоятельного органа должна быть прозрачной и полностью подотчётной, а также доступной гражданскому контролю орган; 2) в работу должны быть внедрены соответствующие авто, с видеорекамерами и доступом к единой базе данных, а также перевод фиксирования ДТП в электронный формат; 3) систему поощрения работников необходимо привязать к реальным результатам работы – к снижению смертности, травматизма и частоты ДТП, а не к объёму собранных штрафов; 4) принимать меры по выявлению фактов злоупотреблений со стороны сотрудников ДПС и при обнаружении коррупционного проявления привлекать к уголовной ответственности; 5) принцип работы ГАИ должен реализовываться непосредственно через интеграцию современных технологий и изменений в законодательстве; 6) через открытый тендер установить камеры на всех дорогах городов Бишкек и Ош, объединённые с системой УПП; 7) ввести стандарты нетрезвости (по аналогии с Европой, т.е. оценка возможности нахождения за рулем по уровню промилле алкоголя в крови); 8) необходимо усилить ответственность за нарушения ПДД, а также пожизненно лишать водительских прав по факту совершения ДТП со смертельным исходом; 9) требуется внедрять механизмы ответственности для пешеходов и велосипедистов, нарушающих ПДД, при этом профилактические работы; 10) реструктуризация процесса выдачи водительских удостоверений: а) передать процесс принятия теоретических и практических экзаменов, и выдачи прав независимому и прозрачному для граждан и государства органу; б) особое внимание уделять медицинской пригодности потенциальных водителей, проводя их через качественное, а не формальное медицинское обследование; в) выдача прав должна быть градуирована в зависимости от срока вождения, наличия нарушений ПДД. Для новичков первые 24 месяца вождения должны действовать строгие ограничения по скорости, количеству перевозимых пассажиров и езде в темное время суток; 11) создание безопасной дорожной инфраструктуры: а) способствующую безопасности пешеходов, как приоритета на дорогах: нанесение качественной разметки, установка знаков, пешеходных светофоров и приподнятых пешеходных переходов в обязательном порядке на всех дорогах – начать с Бишкека и Оша, затем реализовать в масштабах страны; б) сократить расстояния между автобусными остановками и углубить территорию остановок; в) пересмотреть стандарты организации перекрестков и других элементов улиц в городах с целью снижения скорости потока автомобилей и повышения безопасности пешеходов; 12) вовлечение населения в работу по снижению ДТП и смертности на дорогах. Сделать открытыми

данные по ДТП с постоянным обновлением информации, чтобы общество и СМИ могли производить мониторинг ситуации. Вовлечь граждан непосредственно в процесс выявления нарушений ПДД через систему стимулов по европейской модели – монетизация предоставленной информации о нарушении ПДД посредством мобильного приложения и веб-сайта МВД.

5. Проведенный контент-анализ различных источников позволяет констатировать, что для преступной группы совершающих «подставные» ДТП характерны следующие черты: 1) особый характерологический облик личности, при подборе участников для организации «подставных» ДТП, исходя из которых распределяются роли и возлагаются функции по инсценировке обстоятельств ДТП; 2) преимущественно такая преступная группа состоит из следующих соучастников: а) организатор-руководитель по осуществлению разработанной схемы инсценировки ДТП (как правило, обладающий наибольшими антисоциальными установками); б) информатор (осведомитель) занимающийся сбором необходимых сведений о потенциальной жертве такого ДТП; в) профессиональный водитель обладающий хорошими навыками вождения автомобилями в экстремальных ситуациях, которые используются преступниками (как правило, это автомашина обладающая высокой динамикой разгона, достаточно скоростная, «таражного типа», которые при небольшом повреждении требуют дорогостоящего ремонта; г) лицо непосредственно занимающиеся вымогательством, обладающий способностью психологического воздействия (натиска) на жертву ДТП, т.е. оказывать «психологический рэкет»; д) «подставные» свидетели; е) автомеханики и оценщики из авто экспертного бюро, которые находятся в сговоре с такой преступной группой; е) консультанты (по правовым вопросам); 3) характерен межрегиональный способ действий, совершающие (обманные) инсценированные действия; 4) приспособляемость способов обманных действий преступной группы, исходя из меняющихся различных социальных факторов и изменения законодательства (например: порядка возмещения страхового случая); 5) преступная группа, совершающая мошеннические посягательства в системе страхования, инсценируются или искусственно создают страховой случай, а именно фальсифицируются обстоятельства ДТП и при этом используют несовершенство законодательства, сложность и недостатки, наблюдаемые в организации финансово-экономической системы, допущение беспечности самих работников страховых компаний.

6. Общая система профилактической деятельности правоохранительных органов в сфере фальсификации обстоятельств ДТП должно включать следующие структурные элементы: а) проведение анализа факторов детерминирующих преступность в изучаемой сфере, с целью разработки общих мероприятий по нейтрализации причин и условий способствующих их совершению; б) изучение круга лиц, вовлекаемых в данную сферу отношений с позиции комплексного криминолого-криминалистического анализа и с учетом

их характерологических критериев (свойств) личности; в) проведение оценки последствий совершения ДТП с использованием фальсификации его обстоятельств с целью установления дальнейшего хода проведения необходимых мероприятий; г) изучение поведения потерпевших в механизме совершенного ДТП; д) инициирование со стороны субъектов деятельности по предупреждению данной категории дел по блокированию криминальных проявлений с целью предотвращения возможностей фальсификации ДТП с использованием мошенничества; е) разработка мероприятий по предотвращению потенциально замышляемых преступлений в рассматриваемой сфере.

7. Виктимологическую профилактику следует дифференцировать на две группы мероприятий по защите жертвы преступления. Первая группа – это меры, направленные на устранение ситуаций, которые могут привести к причинению вреда: а) оказание справочно-консультативной помощи населению по защите от такого рода посягательств, а также его правовое просвещение о приемах и способах, используемых правонарушителями; б) изготовление специальных памяток о действиях жертв преступления при попадании ими в инициировании преступниками опасную ситуацию. Вторая группа – это меры направленные на обеспечение личной безопасности потенциальной жертвы преступления, когда сложившуюся неблагоприятную для нее ситуацию невозможно устранить: а) меры направленные на взаимодействие с правоохранительными органами по нейтрализации криминальных действий со стороны круга лиц задействованных в криминальный процесс связанных с фальсификацией обстоятельств совершенного ДТП; б) правовое просвещение жертв преступления об использовании юридического механизма и правомерных способах противодействия преступникам по данной категории дел в случае фальсификации им инсценировки ДТП.

8. Использование устройств объективного контроля движения автотранспортных средств позволяет разрешать следующие проблемы: *во-первых*, являясь объективным источником информации, позволяет разрешить преимущественную часть конфликтных ситуаций, возникающих: а) между участниками ДТП; б) между автовладельцами и страховыми компаниями, когда требуется расследование по факту ДТП, включая и случаи инсценировки и фальсификации обстоятельств ДТП. *Во-вторых*, позволяет снизить загруженность сотрудников ОВД, экспертных служб, судебных органов, поскольку видеозаписи не требуют привлечения больших сил и средств для расследования ДТП. *В-третьих*, наличие устройств объективного контроля, играют немаловажную роль в более ускоренном правовом регулировании вопросов по возмещению потерпевшим материального ущерба, поскольку нет необходимости проводить судебные разбирательства в длительные сроки. *В-четвертых*, на стадии судебного разбирательства с участием сторон может демонстрироваться зафиксированная визуальная и акустическая информация

ДТП, что способствует повышению объективности рассмотрения дела, а также точности установления причин и обстоятельств ДТП.

9. Особенностью комплексной экспертизы является то, что она проводится не для исследования исключительно одного объекта, а для выяснения ряда вопросов. Из этой особенности логично вытекает проблема, заключающаяся в том, что ответить на появившиеся вопросы можно только параллельным производством различных в своем содержании, но смежных в практическом применении областей научных знаний, скоординированных в своих методах на установление истины. Но эмпирический опыт, основанный на расследовании дел о ДТП, свидетельствует о том, что назначение и производство комплексной экспертизы в контексте следственной ситуации, достаточно часто возлагается не только на смежных специалистов, но и на специалистов прикладных отраслей научных знаний. При этом четко определиться с границами смежных и прикладных знаний не представляется возможным, так как в реальных условиях границы взаимодействия и их слияние в целях общего результата, становятся размытыми, и различные отрасли прикладных и научных знаний объединяются, даже если на первый взгляд они не совместимы. Именно в этом проявлении автор видит внутреннее содержание научного исследования и именно в этом наиболее ярко выражена ее универсальность. По своей характеристике и внутреннему содержанию ДТП представляет собой единое целое, со сложившейся дорожной ситуацией на момент ДТП. При этом ее содержание наполнено независимыми, но тесно взаимосвязанными структурами, изучение которых допускает возможность установить зависимость между водителем и автомобилем, как следствие получить ответы на стоящие перед следствием вопросы при помощи специальных и смежных научных знаний, содержащихся в комплексной экспертизе.

10. Считаю обоснованным, что к комплексным видам экспертизы по делам ДТП следует отнести: 1) автотехническая и химико-металлографическая экспертиза; 2) автотранспортно-трасологическая экспертиза; 3) автотехническая экспертиза технического состояния дороги и внешних условий на участке ДТП; 4) инженерная экспертиза психофизиологического состояния участников ДТП; 5) транспортно-металлографическая экспертиза. Исходя из изложенного подхода следует, что они по сути не должны относиться лишь к виду автотехнической экспертизы, а относиться к классу комплексных экспертиз. Автотранспортную же экспертизу также не обосновано относить к подвиду автотехнических, поскольку, во-первых, они отличаются по предмету и объекту экспертизы, а во-вторых, это не логично и с практических и с теоретических подходов, так как в таком случае требуется расширить предмет автотехнической экспертизы по всем складывающимся обстоятельствам, по которым необходимо использование специальных знаний при расследовании ДТП.

Комплексная автотехническая и дорожно-техническая экспертиза позволяет разрешить следующие вопросы: 1) установление причинной связи между ДТП и несоответствием требований характеристик дорог; 2) определение временного интервала и причин образовавшихся дефектов на дорогах, которые оказывают влияние на безопасность движения; 3) установление потенциальной возможности предотвращения ДТП с учетом обстоятельств, связанных с состоянием дороги и окружающей среды; 4) определение обстоятельств, которые могли либо способствовали ДТП из-за состояния дорожной обстановки перед его совершением.

При назначении комплексной экспертизы включающая в себя использование специальных знаний в области автотехники, трасологии и судебной медицины возможно установление самого механизма образования специфических повреждений на теле потерпевшего, которые возникают только в условиях характерных для события ДТП, а именно: а) при столкновении технических средств; б) при наезде на человека; в) выпадении с ТС.

Ряд вопросов не могут быть разрешены без учета количественных показателей; величин, а также направления действия сил, которые воздействуют как на ТС так и на потерпевших: особенности конституции ТС и контактирующих при этом объектов. Комплексный подход к вышеуказанным параметрам позволяет также установить: 1) местоположение потерпевшего в салоне ТС в момент ДТП, 2) определить лицо, находящегося в момент ДТП на месте водителя, 3) механизм и последовательность образования телесных повреждений при ДТП, лица находящегося в салоне ТС; 4) установить основные параметры и траекторию движения ТС в обстановке ДТП, 5) положение пешехода в момент наезда.

11. Представленная аргументация и выводы, изложенные в работе об используемых формах производства экспертизы и ее недостатках, только подтверждают давно назревшую необходимость оптимизации данной деятельности, путем реализации ряда управленческих, организационно-правовых, технических, научно-методических мероприятий, предназначенных для реорганизации всей экспертной деятельности и качественного улучшения научного и научно-технического потенциала. Считаем, что мерой способной изменить сложившуюся ситуацию может стать, полная реконструкция самой структуры экспертных учреждений правоохранительных органов через создание, централизованной самостоятельной структуры в правоохранительной системе Кыргызской Республики. Поскольку это также повлечет за собой, *во-первых*, получение функциональной самостоятельности как отдельной структуры в системе правоохранительных органов и независимость в разрешении стоящих перед экспертами задач, методов и способов их реализации, *во-вторых*, системной профессиональной нагрузки, путем самостоятельной организации ее планирования среди специалистов, *в-третьих*, оптимизацию процесса необходимой профессиональной подготовки и

переподготовки своих специалистов, базирующиеся на основе передовых научных знаний, применяемых криминалистической наукой и смежных отраслях научных исследований, *в-четвертых*, предлагаемые решения проблемы, позволит скоординировать и сконцентрировать накопленный опыт теоретических и практических наработок экспертных учреждений Кыргызской Республики и нацелить их на реализацию исключительно присущих им функций в пределах новых расширенных полномочий. Обосновано, что исходя из функциональных обязанностей ЭКС МВД Кыргызской Республики, наиболее целесообразным с точки зрения ведомственной эффективности, будет закрепление за ними исключительно, деятельность по собиранию значимой для производства следствия доказательной информации, в целях выявления, закрепления, фиксации доказательств следователем, а так же их оценки с позиции относимости и допустимости.

Список опубликованных работ по теме диссертации:

1. Акматова А.Т. Комплекс мер по предупреждению аварийных ситуаций на автодорогах [Текст] / А.Т. Акматова // Вестник научных конференций. – 2015. – № 3-8(3). С. 9-11.
2. Акматова А.Т. Концептуальные подходы в обеспечении безопасности дорожного движения [Текст] / А.Т. Акматова // Вестник научных конференций. – 2015. – № 3-8(3). С. 5-8.
3. Акматова А.Т. Комплекс мер по предупреждению аварийных ситуаций на автодорогах [Текст] / А.Т. Акматова // Научный альманах. – 2016. – № 12-4(26). С. 13-18.
4. Акматова А.Т. Жол-транспорт кырсыгын тергөөнүн негизги көйгөйлөрү [Текст] / А.Т. Акматова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2020. – No. 4. - С. 215-219
5. Акматова А.Т. Жол-транспорт кырсыгын тергөөдөгү алгачкы тергөө аракеттери [Текст] / А.Т. Акматова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2020. –С. 195-200.
6. Акматова А.Т. Features and causes of violations of traffic rules among schoolchildren [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2020. – No. 11(91). – P. 269-271.
7. Акматова А.Т. Prevention and features of investigation of crimes associated with car thefts [Текст] / А.Т. Акматова, Т.И. Сайфутдинов // Theoretical & Applied Science. – 2020. – No. 10(90). - P. 264-268.
8. Акматова А.Т. Discussion warning on road transportation accidents [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2020. – No. 7(87). - P. 378-383
9. Акматова А.Т. Problem aspects of use of autotechnical (road-transport) expertise [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2020. – No. 5(85). – P. 670-674

10. Акматова А.Т. Avoiding traffic accidents [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2020. – No. 5(85). – P. 667-669
11. Акматова А.Т. Problems of using special knowledge in traffic accident cases [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2020. – No. 4(84). – P. 836-838.
12. Акматова А.Т. Road accidents [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2020. – No. 4(84) – P. 833-835.
13. Акматова А.Т. Ош областынын жолдорундагы жол курууну уюштуруу жана коопсуздукту жакшыртуунун жолдору [Текст] / А.Т. Акматова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2021. — С. 100-106.
14. Акматова А.Т. Opportunities for Optimizing the Activities of the Investigator and Expert to Improve the Efficiency of the Investigation of Traffic Accidents [Текст] / А.Т. Акматова, Т.И. Сайфутдинов, Э.С. Токторов, А.Э. Токторов // Journal of Siberian Federal University. Humanities and Social Sciences. – 2021. – Vol. 14, No. 11. – P. 1710-1719.
15. Акматова А.Т. Investigation technique of road crimes [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2021. – No. 11(103). – P. 747-753.
16. Акматова А.Т. Кыргыз Республикасынын Ош облусунун мисалында жол-транспорттук кырсыктарынын натыйжаларын талдоо боюнча жол кыймылын уюштурууну өркүндөтүү Кыргыз [Текст] / А.Т. Акматова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2021. –P. 48-52.
17. Акматова А.Т. Актуальные вопросы безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике [Текст] / А.Т. Акматова // Право и государство: теория и практика. – 2021. – № 6(198). – С. 239-242.
18. Акматова А.Т. How to avoid car accidents [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2021. – No. 1(93). – P. 343-346.
19. Акматова А.Т. Forensic expertise in the investigation of accidents [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2021. – P. 336-342.
20. Акматова А.Т. Driver as a guarantee of road safety [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2021. – No. 2(94). – P. 77-82.
21. Акматова А.Т. About SOME issues of investigation of road accidents committed in the dark [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2022. –P. 477-479.
22. Акматова А.Т. Current aspects of vehicle collision investigation [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2022. – No. 12(116). – P. 474-476.
23. Акматова А.Т. Предупреждение противодействия расследованию по делам о дорожно-транспортных происшествиях (на примере Ошской и Джалал-

Абадской областей Кыргызской Республики) [Текст] / А.Т. Акматова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2022. – № 7.– С. 184-189.

24. Акматова А.Т. Особенности и проблемы производства судебно-психологической и психофизиологической экспертизы при расследовании дорожно-транспортных происшествий [Текст] / А.Т. Акматова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2022. – № 7. – С. 178-183

25. Акматова А.Т. Main directions and methods of situational training for drivers [Текст] / А.Т. Акматова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. – 2022. – No. 1(36). - P. 19-25.

26. Акматова А.Т. Accident, stress, psychology of participants of road traffic accidents [Текст] / А.Т. Акматова // Известия Иссык-Кульского форума бухгалтеров и аудиторов стран Центральной Азии. – 2022. – No. 1(36). – P. 15-19

27. Акматова А.Т. Проблемы и особенности проведения комплексной экспертизы по дорожно-транспортным происшествиям [Текст] / А.Т. Акматова // Аграрное и земельное право. – 2022. – № 12(216).– С. 211-214.

28. Акматова А.Т. Актуальные проблемы организации дорожной сети (на примере города Ош) [Текст] / А.Т. Акматова // Аграрное и земельное право. – 2022. – № 7(211). – С. 124-127.

29. Акматова А.Т. Problem aspects of the investigation of road and transport crimes committed in rural areas [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2022. – No. 5(109). - P. 267-269.

30. Акматова А.Т. Activities of driving schools in the development of the program of situational training for drivers (on the example of the city of Osh of the Kyrgyz Republic) [Текст] / А.Т. Акматова // Theoretical & Applied Science. – 2022. – No. 5(109). – P. 165-167.

31. Акматова А.Т. Правовое регулирование в сфере безопасности движения в Кыргызской Республике [Текст] / А.Т. Акматова // Аграрное и земельное право. – 2022. – № 3(207). – С. 57-60.

32. Акматова А.Т. Вопросы транспортной безопасности: деятельность следователя при расследовании дорожно-транспортных происшествий [Текст] / А.Т. Акматова // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. – 2023. – № 1. – С. 74-78.

33. Акматова А.Т. Следственный эксперимент [Текст] / А.Т. Акматова // Право и государство: теория и практика. – 2023. – № 2(218). – С. 189-190.

34. Акматова А.Т. Организация и производство допроса участников ДТП [Текст] / А.Т. Акматова // Аграрное и земельное право. – 2023. – № 1(217). – С. 120-124.

**Акматова Аманай Турсунбаевнанын 12.00.09 - жазык процесси,
криминалистика; ыкчам-иликтөө иши адистиги боюнча юридика илимдеринин
доктору окумуштуулук даражасын изденүүгө «Жол-транспорт кырсыктарын
иликтөө методикасын өркүндөтүүнүн актуалдуу көйгөйлөрү» темасындагы
диссертациясына
РЕЗЮМЕ**

Негизги сөздөр: жол-транспорт кырсыгы, айдоочу, жөө жүрүүчү, кагылышуу, тергөө иш-аракеттери, далилдөө, иликтөө.

Диссертациялык иликтөөнүн объекти – бул чөйрөдөгү кылмыштарды иликтөөнүн, ошондой эле каралып жаткан кылмыш ишинин категориясы боюнча сотко чейинки өндүрүшкө каршы аракеттенүүнү уюштуруунун укуктук жана сот-тергөө жана эксперттик практикасы болуп саналат.

Диссертациялык изилдөөнүн предмети – 1) изилдөө объектинге ылайык келген КР Кылмыш-жаза кодекси жана КР Кылмыш-жаза процессуалдык кодексинин ченемдери; 2) ЖТК пайда болуу механизминин мыйзам ченемдүүлүктөрү, ошондой эле ЖТК иликтөөдө далилдерди алуунун жана пайдалануунун мыйзам ченемдүүлүктөрү; 3) транспорт каражаттарынын деформациялануу издеринин пайда болушунун жалпы жана атайын мыйзам ченемдүүлүктөрү, ошондой эле ЖТК иликтөөдө атайын таанып-билүүнү пайдалануу мыйзам ченемдүүлүктөрү.

Иштин максаты кылмыштуулуктун татаал жана комплекстүү көрүнүшү катары ЖТК иликтөөдө жана мунун негизинде Кыргыз Республикасынын жаңы жазык жана жазык-процессуалдык мыйзамынын контекстинде илимдин прикладдык тармактарынын заманбап, алдыңкы жетишкендиктерин эске алуу менен ЖТК жасоого каршы аракеттенүүнүн концептуалдык натыйжалуу криминалисттик механизмин иштеп чыгууда турат.

Изилдөө ыкмалары жана аппаратура – изилдөөнүн негизги жалпы илимий ыкмалары төмөндөгүлөр болду: системалык жана түзүмдүк-функционалдык ыкмалар, контент-талдоо, илимий изилдөөнүн формалдуу-логикалык жана салыштырмалуу-укуктук ыкмалары.

Алынган жыйынтыктар жана алардын жаңылыгы берилген теориялык жоболор жана тыянактар илимдин жана техниканын заманбап жетишкендиктерин эске алуу менен түзүлгөнүндө турат, атайын билимди пайдалануунун жалпы теориясынын концепциясын өнүктүрөт жана толуктайт, криминалисттик методикада, ошондой эле ЖТК иликтөө методикаларын өркүндөтүүдө атайын билимдер институтун өнүктүрүүнүн андан аркы багыттарын аныктоодо окуулардын бири катары каралат.

Пайдалануу даражасы же пайдалануу боюнча сунуштар. Автор тарабынан иштелип чыккан типтүү моделдер, ошондой эле атайын илимий билимдин конкреттүү прикладдык чөйрөлөрүндө тергөөчүнүн, эксперттин, адистин өз ара аракеттенүүсүн уюштуруу алгоритми боюнча сунушталган практикалык сунуштамалар, ошондой эле криминалистика менен чектеш илимий таанып-билүүнүн прикладдык тармактарында атайын илимий билимди колдонуу зарылчылыгы менен шартталган комплекстүү экспертизаны колдонуу боюнча практикалык сунуштамалар ЖТК менен байланыштуу кылмыштардын бетин ачууну жана иликтөөнү криминалисттик камсыздоо боюнча практиканын муктаждыктарына жооп берет жана тергөө иш-аракеттерин жүргүзүүдө пайдаланылышы мүмкүн.

Колдонуу чөйрөсү: жазык процесси, криминалистика, ыкчам-иликтөө иши.

РЕЗЮМЕ

диссертации Акматовой Аманай Турсунбаевны на тему: «Актуальные проблемы совершенствования методики расследования ДТП» на соискание ученой степени доктора юридических наук по специальности 12.00.09- уголовный процесс, криминалистика; оперативно-розыскная деятельность

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, дорожно-транспортное происшествие, водитель, пешеход, столкновение, мошенничество, следственные действия, допрос, доказывание, расследование

Объект диссертационного исследования – является правовая и судебно-следственная и экспертная практика расследования преступления в данной сфере, а также организация противодействия досудебному производству по рассматриваемой категории уголовных дел.

Предмет диссертационного исследования – 1) приемлемые к объекту исследования нормы УК КР и УПК КР; 2) закономерности механизма возникновения ДТП, а также закономерности получения и использования доказательств при расследовании ДТП; 3) общие и специальные закономерности возникновения следов деформации транспортных средств, а также закономерности использования специальных познаний при расследовании ДТП.

Цель работы заключается в исследовании ДТП – как специфического сложного и комплексного проявления преступности и на основе этого разработка концептуального эффективного криминалистического механизма противодействия совершению ДТП с учетом современных, передовых достижений прикладных отраслей наук в контексте нового уголовного и уголовно-процессуального законодательства Кыргызской Республики.

Методы исследования и аппаратура – основными общенаучными методами исследования выступили: системный и структурно-функциональные подходы, контент-анализ, формально-логический и сравнительно-правовой методы научного исследования.

Полученные результаты и их новизна заключается в том, что изложенная теоретические положения и выводы сформулированы с учетом современных достижений науки и техники развивают и дополняют концепцию общей теории использования специальных знаний и могут рассматриваться как одно из учений в криминалистической методике, а также в определении дальнейшего направления развития института специальных знаний в данной сфере. Полученные результаты, обладающие новизной, может стать основой для дальнейших уголовно-правовых, уголовно-процессуальных и экспертных разработок и разрешению проблем связанных с расследование преступлений в сфере ДТП.

Степень использования или рекомендации по использованию Разработанные автором: 1) типовая модель тактики производства следственных действий связанных с инсценировкой и фальсификацией ДТП для совершения мошенничества и вымогательства, позволит избежать ряд ошибок и повысить качественный уровень по данной категории дел; 2) типовая информационная модель по обеспечению раскрытия и расследования преступлений по установлению обстоятельств ДТП значительно повысит объективность контроля и фиксации показателей ДТП возможности получения и обработки информации и использования в дальнейшем в доказывании; 3) предложенные практические рекомендации, по алгоритму организации взаимодействия следователя эксперта, специалиста в конкретных прикладных областях специальных научных знаний, а также практические рекомендации, по применению комплексных экспертиз обусловленные необходимостью применения специальных научных знаний в смежных с криминалистической наукой прикладных отраслях научного познания, *во-первых*, отвечают потребностям практики по криминалистическому обеспечению раскрытия и расследования рассматриваемой категории дел; *во-вторых*, могут быть использованы при производстве следственных действий.

Область применения: уголовное право, криминология, уголовный процесс, криминалистика, оперативно-розыскная деятельность.

SUMMARY

Of Akmatova Amanai Tursunbaevna's dissertation on the topic: "Actual problems of improving the methodology for investigating a road accident" for the degree of Doctor of Law in the specialty 12.00.09 - criminal procedure, forensic science; operational-search activity

Keywords: traffic accident, traffic accident, driver, pedestrian, collision, investigative actions, interrogation, proof, investigation

The object of the dissertation research is the legal and judicial-investigative and expert practice of investigating a crime in this area, as well as the organization of counteraction to pre-trial proceedings in the category of criminal cases under consideration.

The subject of the dissertation research is 1) the norms of the Criminal Code of the Kyrgyz Republic and the Code of Criminal Procedure of the Kyrgyz Republic acceptable to the object of study; 2) the regularities of the mechanism of occurrence of an accident, as well as the regularities of obtaining and using evidence in the investigation of an accident; 3) general and special patterns of occurrence of traces of deformation of vehicles, as well as patterns of using special knowledge in the investigation of an accident.

The purpose of the work is to study road accidents as a specific complex and complex manifestation of crime and, on the basis of this, to develop a conceptual effective forensic mechanism for counteracting road accidents, taking into account modern, advanced achievements in applied sciences in the context of the new criminal and criminal procedural legislation of the Kyrgyz Republic.

Research methods and equipment - the main general scientific methods of research were: systemic and structural-functional approaches, content analysis, formal-logical and comparative-legal methods of scientific research.

The results obtained and their novelty lies in the fact that the stated theoretical provisions and conclusions are formulated taking into account modern achievements of science and technology, develop and supplement the concept of a general theory of the use of special knowledge and can be considered as one of the teachings in forensic methodology, as well as in determining the further direction of development Institute of Special Knowledge in improving the methodology for investigating road accidents.

Degree of use or recommendations for use standard models developed by the author, as well as proposed practical recommendations, on the algorithm for organizing interaction between an investigator, an expert, a specialist in specific applied areas of special scientific knowledge, as well as practical recommendations on the use of comprehensive examinations due to the need to use special scientific knowledge in related with forensic science applied branches of scientific knowledge, meet the needs of practice in forensic support for the disclosure and investigation of crimes related to road accidents and can be used in the production of investigative actions.

Scope: criminal procedure, criminalistics, operational-search activity.