

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ИЧКИ ИШЛАР ВАЗИРЛИГИ
АКАДЕМИЯСИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.31/30.12.2019.Ү.25.02 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ИЧКИ ИШЛАР ВАЗИРЛИГИ
АКАДЕМИЯСИ**

ЗУЛФУҚОРОВ АБДУВАХОБ АБДУМАЛИК ЎҒЛИ

**ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАСИ НАТИЖАСИДА ҚОЛГАН
ИЗЛАРНИНГ ТРАСОЛОГИК ТАДҚИҚОТИ**

**12.00.09 – Жиноят процесси. Криминалистика,
тезкор-қидирув ҳуқуқи ва суд экспертизаси**

**Юридик фанлар бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент – 2022

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси автореферати мундарижаси

Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)

Contents of the abstract of the dissertation of the doctor of philosophy (PhD)

Зулфуқоров Абдувахоб Абдумалик ўғли

Йўл-транспорт ҳодисаси натижасида қолган изларнинг трасологик

тадқиқоти..... 3

Зулфуқоров Абдувахоб Абдумалик угли

Трасологическое исследование следов, образованных в результате

дорожно-транспортных происшествий..... 25

Zulfukorov Abduvaxob Abdumalik ugli

Trasological research of traces as a result of traffic accident 47

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ

List of published works 51

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ИЧКИ ИШЛАР ВАЗИРЛИГИ
АКАДЕМИЯСИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ
DSc.31/30.12.2019.Үч.25.02 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ИЧКИ ИШЛАР ВАЗИРЛИГИ
АКАДЕМИЯСИ**

ЗУЛФУҚОРОВ АБДУВАХОБ АБДУМАЛИК ЎҒЛИ

**ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАСИ НАТИЖАСИДА ҚОЛГАН
ИЗЛАРНИНГ ТРАСОЛОГИК ТАДҚИҚОТИ**

**12.00.09 – Жиноят процесси. Криминалистика,
тезкор-кидирув ҳуқуқи ва суд экспертизаси**

**Юридик фанлар бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент – 2022

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2019.1.PhD/Үу276 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги Академиясида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифаси <https://akadmvd.uz/oz/ads/elon-23-02-2022>) ва «Ziyonet» ахборот-таълим порталида (www.ziyonet.uz) жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	Тураббаев Хусанбек Абдусаломович юридик фанлар номзоди, доцент
Расмий оппонентлар:	Астанов Истам Рустамович юридик фанлар доктори, профессор Ражабов Бахтиёр Алмахматович юридик фанлар доктори, профессор
Етакчи ташкилот:	Ўзбекистон Республикаси Жамоат хавфсизлиги Университети

Диссертация ҳимояси Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги Академияси ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc.31/30.12.2019.Үу.25.02 рақамли илмий кенгашнинг 2022 йил 11 март куни соат 14:00 даги мажлисида бўлиб ўтади (Манзил: 100197, Тошкент ш., Интизор кўчаси, 68. Тел./факс: (+99871) 265-22-52; e-mail: info@akad.mvd.uz).

Диссертация билан Ички ишлар вазирлиги Академияси ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (1177-рақами билан рўйхатга олинган). (Манзил: 100197, Тошкент ш., Интизор кўчаси, 68. Тел.: (+99871) 265-22-52).

Диссертация автореферати 2022 йил 26 февраль куни тарқатилди.

(2022 йил 26 февралдаги 6-рақамли реестр баённомаси).



А.С. Турсунов
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, юридик фанлар доктори, профессор

Дж.Х. Юлдашев
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш илмий котиби, юридик фанлар бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент

М.З. Зиёдуллаев
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш қошидаги илмий семинар раиси, юридик фанлар доктори, профессор

КИРИШ (докторлик диссертацияси (PhD) аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Дунёда йўл-транспорт ҳодисаларининг (бундан буён матнда – ЙТХ деб юритилади) олдини олиш, уларнинг сабаблари ва шарт-шароитларини ўрганишда қолган изларни трасологик тадқиқ этишга бўлган талаб ва эҳтиёж тобора ортиб бормоқда. Айниқса, ЙТХни содир этган транспорт воситалари излари, уларнинг тўқнашуви натижасидаги изларнинг ҳосил бўлиш механизмини аниқлаш, мазкур излар транспорт воситасининг одам танаси билан тўқнашиши натижасида ҳосил бўлганлигини тасдиқловчи ёки инкор этувчи ҳолатларни, одам уриб юбориш динамикасини аниқлаш, транспорт воситасини идентификация қилиш мақсадида ўтказиладиган трасологик экспертизалар самарадорлигини ошириш долзарб аҳамият касб этмоқда. Жаҳон соғлиқни сақлаш ташкилоти маълумотларига кўра ЙТХ натижасида ҳар йили 1,25 миллионга яқин инсон ҳаётдан бевақт кўз юммоқда, 20 миллиондан ортиқ одам турли даражада тан жароҳатлари олиб, уларнинг аксарияти ногирон бўлиб қолмоқда¹.

Жаҳонда ЙТХ билан боғлиқ суд-трасологик экспертизаларни ўтказишнинг илмий-назарий асосларини тадқиқ этиш ва ривожлантириш, бу борада эксперт-криминалистик технологияларни, экспертиза тадқиқоти усул ва воситаларини такомиллаштириш, мазкур жараёнга инновацион техник-криминалистик воситалар ҳамда экспертизаларнинг янги, замонавий услубларини татбиқ этиш, шунингдек, суд экспертизаси муассасаларида трасологик экспертизаларни ўтказишнинг ягона илмий асосланган услубиётсини жорий этиш орқали ЙТХ натижасида қолган изларни трасологик тадқиқ этиш самарадорлигини оширишга қаратилган илмий-амалий ҳамда инновацион тадқиқотлар муҳим аҳамият касб этмоқда.

Мамлакатимизда транспорт воситалари, ЙТХнинг сони ортганлиги натижасида улардан жабрланган пиёдалар сони ҳам кўпаймоқда. Жумладан, 2016 йилда содир этилган 10 265 та ЙТХнинг 54 фоизида, 2017 йилда содир этилган 10 044 та ЙТХнинг 55,4 фоизида 2018 йилда содир этилган 8 990 та ЙТХнинг 53,9 фоизида, 2019 йилда содир этилган 8 092 та ЙТХнинг 10,5 фоизида, 2020 йилда содир этилган 6 982 та ЙТХнинг 11,6 фоизида, 2021 йилда содир этилган 10 001 та ЙТХнинг 35,7 фоизида пиёдалар уриб юборилган². Айнан шу масалада 2022 йил 11 февраль куни Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёев раислигида йўлларда инсон хавфсизлигини таъминлаш чора-тадбирлари юзасидан видеоселектор йиғилишида ҳам таъкидлаб ўтилди. Жумладан, Давлатимиз раҳбари «Бу масалани охириги беш йилда бирор раҳбар, бирорта ташкилот жиддий ва таҳлилий муҳокама қилмаган. Бу соҳа бўйича қонунлар, ишлар мутлақо қониқарсиз. Йўл ҳаракати хавфсизлиги масаласи издан чиқиб кетган. Бу одамларнинг эътирозига сабаб бўлаяпти. Мамлакатимизда 2021 йилда 10 мингдан зиёд йўл-транспорт ҳодисаси содир

¹ Йўл-транспорт ҳодисалари экспертлар нигоҳида // URL: uz24.uz/society/ygl-transport.

² Ўзбекистон Республикаси ИИВ Йўл ҳаракати хавфсизлиги бош бошқармасининг расмий Веб-сайтидаги мавжуд статистик маълумотлар асосида берилмоқда.

этилиб, уларда 9 мингдан ортиқ инсон жароҳатланган. Энг ачинарлиси, 2 минг 500 га яқин одам ҳалок бўлган»¹ деб таъкидлади.

ЙТХ бўйича трасологик тадқиқотлар сифати ва самарадорлигининг пастлиги, тадқиқот натижалари бўйича берилган хулосаларнинг аниқ эмаслиги, жумладан хулоса беришнинг иложи йўқлиги, қўйилган саволга жавоб беришнинг имкони йўқлиги тўғрисидаги хулосаларнинг ортиб бораётгани натижасида хабарнома ва материалларнинг ижро этилмай қайтарилиши кузатилмоқда. Суд экспертизаси муассасаларида бу турдаги экспертизаларни ўтказишнинг илмий асосланган ягона услубиётсининг маънан эскирганлиги ва бугунги кун талабларига жавоб бермаслиги тадқиқотларда ҳодиса иштирокчиларининг ўзаро таъсирлашиши (тўқнашиши), одам танаси, кийимлари билан транспорт воситаси сирти орасида катта фарқ борлиги каби ҳоллар ягона услубни қўллаш имконини бермайди. Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги ҳузуридаги Х. Сулаймонова номидаги Республика суд экспертизаси марказида сўнги йилларда ўртача 5715 та трасологик экспертизалар ўтказилган, уларнинг ўртача: 12,02 %да эҳтимолли шаклдаги хулосалар; 4,7 %да хулоса беришнинг иложи йўқлиги ва 2,47 %да саволга жавоб беришнинг иложи йўқлиги ҳақида хабарнома ҳамда 1,48 %да материаллар ижросиз қайтарилган². Бу эса, ушбу йўналишдаги илмий изланишлар олиб борилиши зарурати мавжудлигидан далолат беради.

Ўзбекистон Республикасининг «Суд экспертизаси тўғрисида»ги қонуни (10.06.2010 й.), Ўзбекистон Республикаси Президентининг «Ўзбекистон Республикасида суд-экспертлик тизимини такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Фармони (05.07.2021 й.), Ўзбекистон Республикаси Президентининг «Ички ишлар органларининг жинойтларни тергов қилиш соҳасидаги фаолиятини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарори билан тасдиқланган (18.04.2017 й.) «Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги эксперт-криминалистика бош маркази тўғрисида»ги низом, «Ички ишлар органларининг эксперт-криминалистика фаолиятини замонавий илм-фан ютуқларини кенг жорий этган ҳолда янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги ПҚ-122-сон қарори (08.02.2022 й.) ҳамда соҳага доир бошқа норматив-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишга ушбу диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Диссертация тадқиқоти республика фан ва технологиялари ривожланишининг I. «Ахборотлашган жамият ва демократик давлатни ижтимоий, ҳуқуқий, иқтисодий, маданий, маънавий-маърифий ривожлантиришда инновацион ғоялар тизимини шакллантириш ва уларни амалга ошириш йўллари» устувор йўналиши бўйича бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Диссертация мавзуси бўйича умумий масалалар республикамизнинг кўплаб олимлари, жумладан: Ғ.А. Абдумажидов, И.А. Азимова, И.Р. Астанов, Л.П. Баканова, З.С.Гиясов,

¹ Халқ сўзи. Йўл ҳаракати хавфсизлигини кучайтириш чоралари муҳокама қилинди // <https://xs.uz/uzkr/post/jol-harakati-khavfsizligini-kuchajtirish-choralari-muhokama-qilindi>.

² Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги ҳузуридаги Х. Сулаймонова номидаги Республика суд экспертизаси марказининг 2016–2020 йиллардаги фаолиятига оид статистика.

Ш.Т. Джуманов, И.К. Жасимов, Т.Б. Маматкулов, М.М. Мухамеджанова, А. Норбоев, С.А. Нурумбетова, Т.А. Ромаданова, Т.Р. Саитбаев, Ҳ.А. Тураббаев, Ф.А. Хамраева, Б.С. Хидоятлов, А.Д. Хусанов, Э.И. Чуряков, А.Ю. Якубов ва Л.Ю. Югайлар томонидан ўрганилган.

ЎТХ изларининг трасологик тадқиқотларига оид илмий изланишлар чет эл олимларидан Ю.Н. Багдасарян, В.Д. Балакин, А.Н. Бойко, А.И. Головченко, С.Н. Гонтар, А.Г. Егоров, Н.Ю. Жигалов, А.В. Калякин, И.А. Кантор, И.В. Киселевич; Ю.Г. Корухов, И.К. Коршаков, А.М. Кривицкий, Н.М. Кристи, С.Н. Кубитович, Н.П. Майлис, Г.А. Мозгових, А.А. Рясков, А.А. Проткин, С.А. Смирнова, П.П. Смольяков, З.М. Соколовский, А.Г. Сухарев, В.С. Тишин, Н.А. Уваров, В.А. Ярмақ, В. Lockyer томонидан олиб борилган. Уларнинг илмий ишларида айнан ЎТХда жабрланувчиларнинг транспорт воситалари ва кийимларида ҳосил бўлган изларнинг назарий ва амалий муаммолари тадқиқ этилган.

Ўзбекистон Республикасида жиноят ишларини тергов қилиш ва очишда махсус билимлардан фойдаланиш масалаларини И.Р. Астанов, ЎТХни қайд этишнинг криминалистик таъминотини такомиллаштириш А.Д. Хусанов ҳамда трасологик экспертизаларни такомиллаштиришнинг умумий масалалари С.А.Нурумбетова¹ томонидан тадқиқ этилган. ЎТХ натижасида қолган изларнинг трасологик тадқиқоти диссертация предмети сифатида махсус ўрганилмаган. Шунингдек, Мустақил Давлатлар Ҳамдўстлиги давлатлари ва бошқа хорижий давлатларда бу турдаги экспертиза тадқиқотларини ўтказиш услубиётларининг ижобий жиҳатларини ўрганиш, уларни республикаимиз суд-экспертлик амалиётига жорий қилиш, бу турдаги трасологик экспертизалар услубиётларини янада такомиллаштириш учун айрим хорижий давлатлар илғор тажрибасидан фойдаланиш мақсадга мувофиқдир.

Диссертация тадқиқотининг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академиясининг 2018-2021 йилларга мўлжалланган илмий-тадқиқот ишлари режасидаги «Ўзбекистон Республикасида жиноят-процессуал қонунчиликни либераллаштириш ва жиноят-процессуал қонунчиликдаги ўзгаришларни амалиётга жорий этиш масалалари» мавзуси доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади ЎТХ натижасида қолган изларнинг трасологик экспертизасини ўтказиш услубиёти сини такомиллаштиришга йўналтирилган илмий асосланган ҳулоса, таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборатдир.

Тадқиқотнинг вазифалари:

ЎТХ бўйича трасологик экспертизанинг моҳияти ва аҳамиятини ёритиш;
трасологик экспертизалар тайинланиши мумкин бўлган ЎТХни таснифлаш;

ЎТХда ҳосил бўладиган изларни криминалистик таснифлаш;

ЎТХ бўйича тайинланадиган трасологик экспертизанинг умумий услубиёти сини таҳлил қилиш;

¹ Бу ва бошқа муаллифларнинг илмий ишлари диссертацияда фойдаланилган адабиётлар рўйхатида келтирилган.

ЙТХ бўйича тайинланадиган трасологик экспертизаларни ўтказиш борасидаги хорижий тажрибани ўрганиш ва умумлаштириш;

ЙТХга оид трасологик экспертизалар бўйича мавжуд муаммоларни, унинг аҳамияти ва хусусиятларини ўрганиш, умумлаштириш ҳамда баргараф этиш юзасидан илмий асосланган таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш;

турли (тик турган, унга яқин, ётган, унга яқин) ҳолатда бўлган пиёдалар уриб юборилганда транспорт воситалари ва жабрланувчининг кийимларидаги изларнинг асосий белгиларини аниқлаш;

ЙТХ натижасида ҳосил бўладиган изларга кўра автоҳалокат пайтида жабрланувчининг ҳаракатсиз ёки ҳаракатда бўлганлиги, автоҳалокат пайтида автомобиль саломида бўлган шахсларнинг қайси ўриндиқда жойлашганлиги, жабрланувчининг транспорт воситасидан йиқилиш ҳолатини аниқлаш бўйича тегишли экспериментлар ўтказиш ҳамда тадқиқотларни такомиллаштиришга қаратилган таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти ЙТХ бўйича трасологик экспертиза тадқиқотларини ўтказиш билан боғлиқ бўлган ижтимоий-ҳуқуқий муносабатлардир.

Тадқиқотнинг предмети ЙТХ билан боғлиқ ишлар бўйича транспорт воситаларида, жабрланувчиларнинг кийим ва пойабзалларида из ҳосил бўлиши механизмининг қонуниятлари, бу турдаги экспертизаларни ўтказиш амалиёти, айрим хорижий мамлакатларнинг ушбу масалалар бўйича тажрибаси, криминалистик адабиётлардаги концептуал ёндашувлар ва илмий-назарий қарашлар ташкил этади.

Тадқиқотнинг усуллари. Диссертацияда анализ ва синтез, дедукция ва индукция, мантикийлик, қиёсий-ҳуқуқий таҳлил, анкета сўровлари (социологик тадқиқот), давлат суд экспертлари томонидан тузилган эксперт хулосалари ҳамда маъмурий ҳуқуқбузарликлар ва жиноят ишларини ўрганиш, статистик маълумотларни таҳлил қилиш, кузатиш каби тадқиқот усулларидан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

давлат суд экспертиза муассасалари фаолиятини мувофиқлаштириш ва илмий-услубий раҳбарликни амалга ошириш борасидаги вазифаларни Адлия вазирлиги зиммасига юклаш зарурати асослантирилган;

давлат суд экспертиза муассасалари ва тегишли давлат органлари эксперт бўлинмалари томонидан ўтказиладиган бир хилдаги суд экспертизаларини аниқлаш ва уларни ўтказиш бўйича ягона услубиётни тасдиқлаш зарурати асослантирилган;

йўл-транспорт ҳодисаси натижасида қолган изларнинг трасологик экспертизаси бўйича тадқиқотларни ўтказишда республика ва хорижий давлатлар экспертиза муассасаларининг ўрнатилган тартибда ўзаро ҳамкорлик қилиши лозимлиги асосланган;

йўл-транспорт ҳодисаси пайтида пиёдани уриб юбориш таснифланган, йўл-транспорт ҳодисасида пиёданинг кийимларида ҳосил бўладиган излар махсус, ўзига хос ва хос бўлмаган излар кабиларга ажратилган, кўрилаётган турдаги трасологик экспертиза ўтказиш бошқичлари ишлаб чиқилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари. Илмий изланишлар натижасида ишлаб чиқилган суд-экспертлик фаолиятини молиялаштириш, ташкилий, илмий-услубий ва ахборот билан таъминлаш, суд экспертларининг малакаси ва ҳуқуқий билимларини ошириш, давлат суд экспертиза муассасаларининг фаолиятини мувофиқлаштиришга оид қоидалар асосида Ўзбекистон Республикасининг «Суд экспертизаси тўғрисида»ги қонунининг 4-боби 3-моддаси учинчи ва олтинчи хатбошилари, 25-моддаси иккинчи қисми ишлаб чиқилган.

ЙТҲ бўйича суд-трасологик экспертизаларини такомиллаштиришга қаратилган таклиф ва илмий хулосалар асосида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 18 апрелдаги қарори билан тасдиқланган «Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги эксперт-криминалистика бош маркази тўғрисидаги низом»нинг 6-банди «а» кичик бандининг иккинчи хатбошиси ишлаб чиқилган.

ЙТҲ бўйича экспертиза тадқиқотларининг ягона услубиётини ишлаб чиқишга доир таклиф ва хулосалардан Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2021 йил 5 июлдаги Фармони билан тасдиқланган «Ўзбекистон Республикасида суд-экспертлик фаолиятини ривожлантиришнинг 2021–2025 йилларга мўлжалланган концепцияси» 4-боби 1-параграфи 3-бандини ишлаб чиқишда фойдаланилган.

ЙТҲ бўйича трасологик экспертизалар ва умуман суд экспертизаларининг ягона услубиётини жорий қилиш бўйича таклиф ва хулосалардан Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 17 январдаги қарори билан тасдиқланган 2019–2020 йилларда суд-экспертлик фаолиятини янада такомиллаштириш бўйича «Йўл харитаси»нинг 16-бандини ишлаб чиқишда ҳамда 2021 йил 5 июлдаги «Ўзбекистон Республикасида суд-экспертлик тизимини такомиллаштириш чоратадбирлари тўғрисида»ги Фармони 6-банди учинчи хатбошисини шакллантиришда фойдаланилиши экспертиза хулосаларининг илмий асосланганлиги ва ишончлилигини оширишга хизмат қилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги. Илмий изланиш натижалари халқаро-ҳуқуқий актлар, миллий қонунчилик нормалари, ҳуқуқни қўллаш амалиёти бўйича илғор хорижий тажрибалари билан, шунингдек социологик сўров ўтказиш, интервью олиш, статистик маълумотлар таҳлилари натижалари билан асослантирилган. Хулосалар, таклиф ва тавсиялар апробациядан ўтган, тадқиқот натижалари етакчи миллий ва хорижий нашрларда чоп этилган. Олинган натижалар ваколатли тузилмалар томонидан тасдиқланган ва амалиётга жорий этилган. Диссертацияда Ўзбекистон Республикаси ИИВ Эксперт-криминалистика бош марказининг ҳамда Х. Сулаймонова номидаги Республика суд экспертиза марказининг 2016–2020 йилларга оид статистик маълумотлари, 200 нафар амалиёт ходимлари ўртасида ўтказилган сўров натижаларини, жами 1000 та трасологик экспертиза хулосаларини ўрганиш натижалари умумлаштирилган, РСЭМда мавжуд услубиётлар ўрганилган ва таҳлил қилинган.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқотнинг илмий аҳамияти ундаги назарий хулосалар, таклиф ва тавсиялардан келгуси илмий-тадқиқот фаолиятида, суд, тергов ва экспертлик амалиётида, суд экспертизаси соҳасига оид қонун ижодкорлиги жараёнида, соҳага оид ва жинойт-

процессуал қонунчилик нормаларини шарҳлашда, ЙТХ натижасида қолган изларнинг трасологик тадқиқотларини тайинлаш, ўтказиш ва бу турдаги тадқиқотлар услубиёти янада такомиллаштиришда, криминалистика, трасологик экспертиза фанларини илмий-назарий жиҳатдан янада бойитишда ҳуқуқшунослик таълим муассасаларининг ўқув жараёнида фойдаланиш мумкинлигида намоён бўлади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти жиноятчиликка қарши кураш, республикада суд экспертиза муассасаларининг ЙТХ бўйича тайинланган суд-трасологик экспертизаларни ўтказиш амалиёти самарадорлигини, бу турдаги суд экспертиза хулосаларининг асосланганлиги ва ишончлилиги даражасини оширишга, ушбу тоифадаги суд экспертизаларини тайинлаш ва ўтказиш жараёнидаги муаммо ва камчиликларни бартараф этишга хизмат қилади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Йўл-транспорт ҳодисаси натижасида қолган изларнинг трасологик тадқиқотини такомиллаштириш бўйича олинган натижалар асосида:

Ўзбекистон Республикасининг давлат суд экспертизаси муассасалари фаолиятини мувофиқлаштириш ва унга илмий-услубий раҳбарликни амалга ошириш ваколати қонун ҳужжатларига мувофиқ Ўзбекистон Республикаси Адлия вазирлиги зиммасига юклатилиши лозимлигига доир таклифдан Ўзбекистон Республикасининг 2019 йил 10 майдаги «Баъзи давлат органлари ва ташкилотларининг фаолияти такомиллаштирилиши муносабати билан Ўзбекистон Республикасининг айрим қонун ҳужжатларига ўзгартиш ва қўшимчалар киритиш тўғрисида»ги қонунининг 26-моддаси учинчи қисмини ишлаб чиқишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлисининг Қонунчилик палатаси Коррупцияга қарши курашиш ва суд-ҳуқуқ масалалари қўмитасининг 2021 йил 21 январдаги 06/1-05/248-сон маълумотномаси). Ушбу таклифнинг жорий этилиши суд-экспертлик фаолияти самарадорлигини оширишга хизмат қилган;

давлат суд экспертиза муассасалари ва тегишли давлат органлари эксперт бўлинмалари томонидан ўтказилган бир хилдаги суд экспертизаларини аниқлаш ва уларни ўтказиш бўйича ягона услубиётни тасдиқлашга доир таклифдан Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 17 январдаги қарори билан тасдиқланган 2019–2020 йилларда суд-экспертлик фаолиятини янада такомиллаштириш бўйича «Йўл харитаси»нинг 16-бандини ишлаб чиқишда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси ИИВ Ташкилий департаментининг 2021 йил 17 сентябрдаги 33/03-01/2472-сон маълумотномаси). Ушбу таклифнинг жорий этилиши, йўл-транспорт ҳодисаси бўйича трасологик экспертиза тадқиқотларни ягона услубиёт асосида ўтказилиши, барча суд экспертлари тадқиқотларида аниқланган излар ва белгиларни, шунингдек тадқиқотлар натижаларини бир хилда баҳоланишига, хулосаларининг илмий асосланганлиги, ишончлилиги ва холислигини оширишга хизмат қилган;

хорижий етакчи суд экспертиза, илмий-тадқиқот ва бошқа ташкилотлар билан халқаро ҳужжатлар тузиш ҳамда қўшма дастурларни амалга оширишга доир таклифлардан Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2021 йил 5 июлдаги фармони билан тасдиқланган «Ўзбекистон Республикасида

суд-эспертлик фаолиятини ривожлантиришнинг 2021–2025 йилларга мўлжалланган концепцияси»нинг 6-боби учинчи бандини шакллантиришда фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси ИИВ Ташкилий департаментининг 2021 йил 17 сентябрдаги 33/03-01/2472-сон маълумотномаси). Ушбу таклифнинг жорий этилиши барча турдаги экспертизалар, жумладан, йўл-транспорт ҳодисаси бўйича трасологик экспертиза хулосаларининг илмий асосланганлиги, ишончлилиги ва ҳолислигини оширишга хизмат қилган;

илмий тадқиқот натижаларидан, жумладан унинг асосида тайёрланган ўқув-услубик ва ўқув-амалий қўлланмалардан Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси кундузги таълим курсантлари ҳамда Сиртқи таълим факультети тингловчиларига «Криминалистика», «Тергов ҳаракатлари ва тезкор-қидирув тадбирларининг техник-криминалистик таъминоти», «Трасологик экспертиза» фанларини ўқитишда, Тошкент давлат юридик университетининг таълим жараёнида, «Суд экспертизаси» фани бўйича ўқув (фан) дастурини тайёрлашда ҳамда Адлия вазирлиги қошидаги Юристар малакасини ошириш марказининг «Адвокатлар малакасини ошириш ўқув курслари»да самарали фойдаланиб келинмоқда.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Диссертация тадқиқотининг асосий мазмуни ва илмий натижалари 6 та халқаро ва республика миқёсида ўтказилган илмий-амалий конференцияларда апробациядан ўтган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилиниши. Тадқиқот мавзуси бўйича жами 19 та, жумладан диссертацияларнинг асосий натижаларини эълон қилиш тавсия этилган илмий журналларда 13 та илмий мақола (улардан 3 таси хорижда) чоп этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация кириш, саккизта параграфдан иборат учта боб, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан иборат. Диссертациянинг ҳажми 152 бетни ташкил этади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Диссертациянинг **кириш** қисмида мавзунинг долзарблиги ва зарурати, тадқиқотнинг Ўзбекистон Республикасида фан ва технологиялар ривожланишининг устувор йўналишларига мувофиқлиги асослантилган, муаммонинг ўрганилганлик даражаси, диссертациянинг ИИВ Академияси илмий-тадқиқот ишлари режаси билан боғлиқлиги, мақсад ва вазифалари, объекти ва предмети, усуллари, илмий янгилиги ва амалий натижалари баён этилган. Шунингдек, тадқиқот натижаларининг ишончлилиги, илмий ва амалий аҳамияти, жорий қилиниши, апробацияси ҳамда эълон қилиниши, диссертациянинг тузилиши ва ҳажми ҳақидаги маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг **«ЙТХ бўйича суд-трасологик экспертизанинг криминалистик аҳамияти»** деб номланган биринчи боби, ЙТХ бўйича суд-трасологик экспертизанинг моҳияти ва асосий вазифалари, суд-трасологик экспертиза тайинланиши мумкин бўлган йўл-транспорт ҳодисалари, ЙТХда ҳосил бўладиган из ва шикастланишларнинг умумий таснифига бағишланган.

Диссертант ЙТХ бўйича трасологик экспертизанинг долзарблиги, бу турдаги экспертиза тадқиқотларининг объектлари, вазифаларининг аҳамияти юқори бўлганлиги сабабли, ЙТХ бўйича трасологик экспертизалар доирасида ўтказиладиган диагностик тадқиқотларнинг юқорида кўриб чиқилган вазифаларини умумлаштириб ҳамда соҳа мутахассислари (Я.В. Васильев, С.А. Евтюков, А.М. Кривицкий, Н.М. Кристи, Н.П. Майлис, Ю.Б. Суворов, В.С. Тишин ва бошқалар)нинг фикрларини таҳлил қилиш натижаларига асосланиб, ЙТХ бўйича диагностик трасологик тадқиқотларнинг қуйидаги: 1) объектнинг хусусиятлари ва ҳолатини тадқиқ этиш; 2) объектнинг аксларини тадқиқ этиш; 3) ҳодиса натижаларини тадқиқ этиш; 4) юз берган ҳодисаларнинг ўзаро сабабий боғлиқлигини тадқиқ этиш вазифалари мавжудлигини кўрсатган.

Диссертацияда махсус адабиётларни ўрганиш, амалиётчи ходимлар ўртасида ўтказилган сўровлар натижалари, эксперт хулосаларини ўрганиш ҳамда Х. Сулаймонова номидаги РСЭМда ўтказилган тадқиқотлар натижаларига асосланиб, ЙТХ бўйича ситуацион тадқиқотни самарали ташкил қилиш ва ўтказиш учун зарур оралиқ вазиятларнинг моделлари муаллифлик талқинида шакллантирилган.

ЙТХ бўйича ситуацион трасологик тадқиқотлар оралиқ вазиятларнинг қуйидаги: а) бўлиши лозим бўлган; б) бўлиши мумкин бўлган; в) бўлиши мумкин бўлмаган моделларини инобатга олиб ўтказилади.

Ситуацион тадқиқотларга бундай ёндашув ҳодиса механизмини аниқлаш бўйича ситуацион вазифаларни бажаришга, айнан қайси ҳаракатлар қандай воситалар ёрдамида, қайси кетма-кетликда содир этилганлигини, шунингдек зарур бўлганида қандай мақсадда содир этилганлигини аниқлаш имконини беради.

Диссертацияда ЙТХ бўйича тайинланадиган трасологик экспертизалар услубиётсига оид махсус адабиётлардаги маълумотларни умумлаштириш, ЙТХ бўйича суд-экспертлик фаолиятининг таҳлиллари ва Х. Сулаймонова номидаги РСЭМ мутахассислари билан ўтказилган тадқиқотлар натижаларига асосланиб, муаллиф томонидан пиёдаларни уриб юбориш (босиб кетиш) ЙТХнинг қуйидаги:

пиёдани уриб юборган транспорт воситасининг турига кўра уриб юбориш турлари: пиёдани енгил автомобиль билан уриб юбориш; пиёдани юк автомобили билан уриб юбориш; пиёдани вагон типидagi жамоат транспорти (автобус, троллейбус, трамвай) билан уриб юбориш; пиёдани икки ўқли транспорт воситаси (мотоцикл) билан уриб юбориш;

пиёдани уриб юбориш механизми ва жабрланувчининг тўқнашиш пайтидаги ҳолатига кўра уриб юбориш турлари: фронтал (олд томондан) уриб юбориш; пиёдани автомобилнинг олд қисми чети билан уриб юбориш ва айни вақтда олд ва чет томонга улоқтириш; пиёдани босиб ўтиб кетиш ёки тананинг автомобиль остига тушиши, одамнинг ғилдираклар билан босилмасдан автомобиль тагига тушиши билан кечадиган фронтал уриб юбориш; пиёдани айланиб ўтишга уринишда тегиб кетиш; икки ўқли транспорт воситасида одамни уриб юбориш; пиёданинг транспорт воситаси ёнбошига (баъзан устига) йиқилиши; тик турган ёки шунга яқин ҳолатдаги пиёдани уриб юбориш; ётган ёки шунга яқин ҳолат

бўлган одамни уриб юбориш; транспорт воситаларининг ҳаракати бўйлаб ёки унга қарама-қарши йўналишда ҳаракатланаётган пиёдани уриб юбориш;

бир гуруҳ (икки ёки ундан кўп) пиёдаларни уриб юбориш; одамнинг икки автомобиль орасида қолиб кетиш турлари мавжудлиги аниқланган.

Диссертант В.Д. Балакин, А.И. Головченко, А.Г. Егоров, Н.Ю. Жигалов, И.А. Кантор, И.В. Киселевич; Ю.Г. Корухов, И.К. Коршаков, А.М. Кривицкий, Н.П. Майлис, П.П. Смольяков, А.Г. Сухарев, В. А Ярмак ва бошқаларнинг фикрлари ҳамда мавзуга оид махсус адабиётлар таҳлили асосида «Трасологик излар» тушунчасига қуйидаги муаллифлик таърифини берган: «Трасологик из – бир объектнинг ташқи тузилиши бошқа бир объектда акс этишига олиб келадиган ўзгаришлар». Бундай излар ташқи тузилишнинг акс-излари деб аталади.

Ўтказилган тадқиқот ва таҳлиллар натижасида диссертацияда «из» тушунчасининг асосий элементлари қуйидаги: 1) из – жиноят ҳодисасининг моддий ифодаси; 2) из – моддий воқеликнинг турли ўлчовлардаги акси; 3) из – содир этилган муайян ҳаракат натижасида объектив воқеликда юз берадиган ўзгаришлар ҳақидаги ахборот манбаи; 4) из – ахборот ва ундаги маълумотларнинг сигналли-белгили ифодаланиши; 5) из – белгилар мажмуи сифатида нафақат моддий шаклни, балки алоҳида объектлар, гуруҳлар ёки бир қанча объектлар, жараён ёки ҳодиса, уларнинг хоссалари ҳамда ўзаро алоқаси, шунингдек улар ўртасида таркибий боғланиш бор-йўқлигини ҳам ифодалайди; 6) излар криминалистик хусусиятга эга, деган муаллифлик талқини тақдим этилган.

Диссертант А.И. Головченко, Н.Ю. Жигалов, И.А. Кантор, Ю.Г. Корухов, Н.П. Майлис, П.П. Смольяков, В.А. Ярмак ва бошқаларнинг фикрлари ва социологик тадқиқот натижаларининг таҳлили асосида моддий изларга қуйидаги муаллифлик таърифини берган:

Суд трасологиясида моддий излар – жиноят содир этилиши натижасида моддий шароитда юзага келган ўзгаришларга оид сабабий боғлиқдаги ахборот бўлиб, у айрим нарсалар, уларнинг ўзаро муносабати ва таъсири, хоссалари ва моддий акслари, шунингдек улар ўртасида таркибий боғланишлар бор-йўқлигини кўрсатувчи белгилар.

Диссертацияда «из» тушунчаси ва изларнинг турларини таҳлил қилиш асосида трасологик изларни таснифлаш бўйича муаллиф талқини тақлиф этилган.

Суд экспертиза амалиётининг таҳлили асосида пиёдани уриб юбориш билан боғлиқ ЙТХда ҳосил бўладиган изларни учта асосий турга, яъни махсус, ўзига хос ва ўзига хос бўлмаган изларга ажратиш тақлиф этилган.

Махсус излар – айтиб бир турдаги ЙТХ жараёнида ҳосил бўладиган излар (ва белгилар). Ўзига хос излар – пиёдани уриб юборишнинг муайян тури эмас, балки барча турлари учун умумий бўлган излар. Одам уриб юборишга хос бўлмаган излар эса турли шароитлар билан боғлиқ бўлган, масалан, материалнинг бирор нарсага илиниб қолиши ва чўзилиши натижасида ҳосил бўлган, жумладан, энг кам қаршиликка эга чоклардаги йиртилишлардир.

Муаллиф суд-экспертлик амалиётининг таҳлили, социологик тадқиқотлар натижалари асосида юқоридагиларга қўшимча равишда одамни уриб юбориш жараёнида транспорт воситасида қоладиган одам танаси ва кийими билан кучли таъсирлашишнинг умумий белгилари ҳамда одам танасининг олд ойнага қаттиқ

урилишида кузатиладиган махсус ва ўзига хос излар ҳақида маълумотларни аниқлаган; пиёдани уриб юбориш турига боғлиқ равишда пойабзалда қолиши мумкин бўлган хилма-хил изларини аниқлаган ва таърифлаган.

Диссертант Ю.Г. Корухов ва И.В. Киселевичларнинг фикрларига қўшилиб, тик турган ёки унга яқин ҳолатдаги одамни уриб юборишда, аниқланган изларнинг айнан автоҳалокат натижасида ёки ЙТХ билан боғлиқ бўлмаган бошқа ҳодиса натижасида ҳосил бўлганлигини аниқлашда бир мунча муаммолар юзага келади, деб ҳисоблайди ва ушбу белгиларни:

1) кийим материалларидаги, ихтиёрий турдаги ойнанинг синган парчаларидан ҳосил бўлган кесилишларни санчувчи-кесувчи шикастлардан фарқловчи асосий белгилар:

ойнадан ҳосил бўлган кесилишлар турлича шаклга эга бўлади – ёйсимон эгилган, синган чизик шакллари; кўп ҳолларда уларнинг ҳар икки учи сиртий кесилиш билан катта узунликда давом этади; шиша парчасидан ҳосил бўлган кесилишларнинг қарама-қарши четлари шакли бўйича ўзаро мос тушмайди - бир чети текис кесилган, қарама-қарши чети эса нотекис ва толаларга ажралган бўлади; микроскоп остида кўрилганда кесилишларнинг четларида ипларнинг эркин учларининг турлича узунликда такрорланиши кузатилади; ипларнинг эркин учлари материал текислигига перпендикуляр эмас; толалари турли сатҳда кесилган иплар мавжуд бўлади, алоҳида толаларнинг учлари эзилган ёки иккиланган бўлади; шишадан ҳосил бўлган бир неча кесилишлар мавжуд бўлганда, улар ўзаро турлича шаклларда кесишиши мумкин; кесиш четидан ташқарида, кесилиш бўйлаб бир неча миллиметр масофада, кўндаланг кесилган толалар мавжуд бўлади; кўп ҳолларда, кийим материали ичига шиша парчаларининг кириб қолиши кузатилади.

2) транспорт воситалари ойнаси парчаларидан ҳосил бўлган кесилишларнинг кўшимча фарқловчи белгилари:

кўп миқдордаги майда кесилишлар; кесилишларнинг турлича шакли ва ўлчамлари; очик кесилишлар билан бирга кўплаб сиртий кесилишларнинг мавжуд бўлишини асослаган.

Диссертациянинг «**ЙТХ бўйича суд-трасологик экспертизага оид айрим хорижий давлатлар тажрибаси ва ЙТХга оид суд-трасологик экспертиза бўйича мавжуд муаммолар**» номли иккинчи бобида республикамиз ва хорижий давлатлар суд экспертиза муассасаларининг амалий тажрибаларига асосланиб, ЙТХ бўйича тайинланадиган суд-трасологик экспертизанинг умумий услубиёти, ЙТХ бўйича тайинланадиган суд-трасологик экспертизаларни ўтказиш борасидаги айрим хорижий давлатлар тажрибаси, ЙТХга оид суд-трасологик экспертизалар бўйича мавжуд муаммолар тадқиқ этилган.

Муаллиф республикамиз олимлари томонидан чоп этилган трасологик экспертизага оид адабиётларда ЙТХ натижасида қолган изларнинг трасологик экспертизасини ўтказиш масалалари ёритилмаганлигини, Х. Сулаймонова номидаги РСЭМда ЙТХ натижасида қолган излар бўйича трасологик экспертизалар, асосан Россия Федерацияси, Украина ёки Беларусь Республикасида ишлаб чиқилган услубиётлар асосида ўтказилишини қайд этиб, шу сабабли республикамиз суд экспертиза муассасаларининг суд экспертлари

ихтиёрида ЙТХ бўйича трасологик экспертизаларни ўтказишнинг ягона услубиётси мавжуд эмас, деган фикрни илгари сурган. Бу фикр диссертация тадқиқоти доирасида ўтказилган анкета сўровлари натижалари билан асосланган.

Ишда бундай экспертиза тадқиқотларини ўтказишнинг услубиётсида қуйидагиларга: 1) тайёргарлик; 2) транспорт воситасини кўздан кечириш; 3) транспорт воситасини, унда аниқланган изларни таърифлаш, ўлчаш, фотосуратга олиш; 4) кийим ва пойабзалларни кўздан кечириш; 5) тадқиқот объектлари ва уларда аниқланган изларни таърифлаш, ўлчаш, фотосуратга олиш; 6) микроскоп ёрдамида, зарурат бўлганда эса ультрабинафша нурларда тадқиқотлар ўтказиш; 7) аниқланган изларнинг вазиятни моделлаштириш билан бирга ўтказиладиган таҳлили; 8) ўтказилган тадқиқотлар натижаларини баҳолаш ва якуний хулосаларни шакллантириш; 9) эксперт хулосасига кўргазмали илова – фотожадваллар тайёрлаш; 10) эксперт хулосасини тузишга амал қилиниши кераклиги таклиф қилинган.

Диссертант экспертиза эксперт, терговчи (судья, прокурор, суриштирувчи)нинг процессуал ҳаракатларни амалга оширишда мунтазам ҳамкорлик қилгандагина жинойтларни очишда асосий роль ўйнашини таъкидлаган.

Ишда МДХ мамлакатлари, ХХР, Грузия, ГФР, Литва, Буюк Британия, Нидерландия, Италия, Япония, АҚШ, Швеция, Жанубий Корея ва Франциядаги суд экспертиза муассасаларининг фаолияти, ушбу мамлакатларнинг суд экспертиза масалаларига доир қонунчилиги ҳамда ЙТХ бўйича трасологик экспертизаларни ўтказишнинг хусусиятлари аниқланиб, МДХ давлатлари суд экспертиза муассасаларида қўлланилаётган ЙТХ бўйича трасологик экспертизалар ўтказишнинг ўзига хос **натурали тадқиқот** усулидан кенг фойдаланиш тавсия этилган. Бу усул асосан ЙТХ механизмини ўрганишда қўлланилади. Натурали тадқиқот усули ЙТХ оқибатида баданга етказилган шикастларнинг оғирлик даражасини транспорт воситасининг урилиш вақтидаги тезлиги билан боғлиқликда аниқлаш имконини беради.

Бошқа мамлакатлардан фарқли равишда, ГФР, Литва, Буюк Британия, Голландия, Италия, Япония, АҚШ, Швеция, Жанубий Корея ва Францияда ЙТХ натижасида ҳосил бўлган излар бўйича ўтказиладиган трасологик тадқиқотларда анъанавий криминалистик усуллар билан бирга, **экспериментал усуллар** ҳам қўлланилади. Бунда махсус лабораториялар ва криминалистик полигонларда транспорт воситалари ҳамда манекенлар ёрдамида ЙТХнинг реал шароитлари яратилади.

Диссертант ЙТХ бўйича тергов ва терговга қадар текширувлар ўтказишнинг криминалистик таъминотини янада такомиллаштириш учун хорижий давлатларнинг юқорида таъкидланган тажрибасидан фойдаланиш истиқболлари мавжуд, деган хулосага келган.

ЙТХ бўйича тергов ва терговга қадар текширувларнинг криминалистик таъминотини янада такомиллаштириш учун ривожланган хорижий давлатлар тажрибасидан фойдаланиш истиқболлари мавжудлиги инобатга олиниб, республикамиз давлат суд экспертиза муассасаларининг турдош хорижий

муассасалар билан ўзаро ҳамкорлигини тизимли равишда йўлга қўйиш лозим, деган таклиф илгари сурилган.

Республикамизда ўтказилаётган суд-экспертлик фаолиятини таҳлил қилиш ва олинган натижаларни умумлаштириш асосида тадқиқотда ЙТХ бўйича трасологик экспертизаларда қуйидаги муаммо ва камчиликлар мавжудлиги аниқлаган:

содир бўлган ЙТХ бўйича суриштирув ёки тергов жараёнида суд экспертизаларининг ўз вақтида тайинланмаслиги ёки кечикиб тайинланиши (ушбу муаммо суд-экспертлик фаолиятига оид статистик маълумотлар асосида аниқланган);

экспертиза тайинлаётган шахс (орган)нинг ЙТХ бўйича трасологик экспертиза тайинлаш ҳақидаги қарорида эксперт ҳал қилиши учун қўйилаётган саволларнинг нотўғри ифодаланиши (эксперт-трасологнинг ваколатига кирмайдиган ёки юридик хусусиятга эга бўлган саволларнинг қўйилганлиги);

ЙТХ бўйича трасологик экспертизалар тайинлашда экспертга тадқиқот объектлари ва иш учун аҳамиятли бўлган бошқа материалларнинг тақдим қилинмаслиги, айрим ҳолларда эса тадқиқот объектини дастлабки тартибда кўздан кечириш тадбири экспертиза тайинлаган орган (шахс) томонидан ташкил қилинмаслиги (ушбу хулоса Х. Сулаймонова номидаги РСЭМ фаолиятига оид статистик маълумотлар асосида чиқарилган);

мамлакатимиз суд экспертиза муассасаларида ЙТХ бўйича трасологик экспертизаларни ўтказишнинг ягона илмий асосланган услубиётеи йўқлиги.

Ушбу муаммолар диссертация тадқиқоти доирасида ўтказилган сўровлар асосида аниқланган.

Диссертант трасологик экспертизалар тайинланиши ва ўтказилишини таҳлил қилиш асосида суд экспертлари кўпинча трасологик экспертизалар ўтказишда йўл қўйилаётган ва ушбу соҳадаги жиддий муаммолардан бўлган хатоларни ҳам аниқлаган.

Муаллиф Ўзбекистон Республикасининг «Суд экспертизаси тўғрисида»ги қонунида қўлланилган «текшириш», «текширув» атамалари суд-экспертлик фаолиятининг моҳиятини тўлиқ қамраб олмаганлигини таъкидлаган. Суд экспертизаларини ўтказишда тақдим этилган ҳар қандай объект суд экспертизаларининг илмий услубиётларини қўллаб тадқиқ этилади.

Экспертиза тадқиқотлари жараёни камида тўртта босқичга: 1) дастлабки тадқиқот; 2) батафсил тадқиқот (алоҳида тадқиқотлар; эксперт эксперименти; қиёсий тадқиқотлар); 3) тадқиқот натижаларини баҳолаш (умумлаштириш) ва хулосаларни (якуний жавобни) шакллантириш; 4) тадқиқот натижаларини расмийлаштириш (якуний босқич)га бўлинади.

Ҳар бир босқич ўзидан кейинги босқичга тайёргарлик кўриш ва ўтиш имконини яратади. Бундан ташқари, аввалги босқич кейинги босқичдан сўнг такроран ўтказилиши ҳам мумкин. Суд экспертизаларини ўтказиш услубини оқилона танлаш, ҳар бир усулни муайян кетма-кетликда қўллаш ҳамда бу жараёнда бошқа фанларнинг қонуният ва усулларидан фойдаланиш, ҳар бир босқични самарали амалга оширишга қўйиладиган талаблардан ҳамда бу жараёнда ишончли натижа олиш мақсадида тақдим этилган объектларни рухсат

этилган даражада ўзгартириш ёки ишлатиб юборилиши ҳолатларидан кўриниб турибдики, суд экспертизалари жараёнида текшириш эмас, балки илмий тадқиқот ўтказилади. Шу боис «Суд экспертизаси тўғрисида»ги қонунда ишлатилган «текшириш» ва «текширув» сўзларини «тадқиқот» атамасига ўзгартириш лозимлиги таклиф асосланган.

Диссертантнинг фикрича, суд эксперти алоҳида турдаги экспертизаларни ўтказишда юқорида санаб ўтилган комплекс тадқиқотларнинг барчасини бир ўзи ўтказиши мумкин, чунки, суд экспертиза муассасаларида фаолият юритадиган суд экспертида бир неча турдаги суд экспертизасини мустақил ўтказиш ҳуқуқи бор. Комплекс экспертизаларнинг юқорида келтирилган ўзига хос жиҳатларидан келиб чиқиб, суд эксперти томонидан бир мутахассислик доирасида турли услуб ва услубиётларни қўллаб ўтказилган экспертиза комплекс экспертиза ҳисобланмайди, бироқ, суд эксперти томонидан турлича (бир неча) мутахассисликларга оид услубиётларни қўллаб ўтказилган экспертизани комплекс экспертиза деб ҳисоблаш лозим, дейди.

Юқоридагилардан келиб чиқиб, Ўзбекистон Республикасининг «Суд экспертизаси тўғрисида»ги қонунининг 19-моддаси 1-бандига қуйидаги қўшимчани киритиш таклиф қилинган: «Суд экспертизаси бир хил (комиссиявий суд экспертизаси) ёки турли хил (комплекс суд экспертизаси) суд эксперт ихтисослигидаги бир неча суд эксперти ёхуд турли хил суд эксперт ихтисослиги бўйича етарлича малакага эга бўлган бир эксперт томонидан ўтказилиши мумкин». Мазкур қонуннинг 21-моддасига қуйидаги 2-бандни киритиш таклиф қилинган: «Комплекс суд экспертиза бир ёки бир неча суд экспертлари томонидан турли хил суд эксперт ихтисослигига оид махсус билимлардан фойдаланиб ўтказилади».

Ишда «Суд экспертизаси тўғрисида»ги қонунда юридик атамалар билан боғлиқ яна бир неча муаммолар мавжудлиги аниқланган. Уларни бартараф қилиш мақсадида Ўзбекистон Республикасининг «Суд экспертизаси тўғрисида»ги қонунининг 3-моддаси учинчи ва олтинчи хатбошиларидаги «хўжалик» деган сўзни – «иқтисодий» деган сўзга, 25-моддасининг иккинчи қисмидаги «фуқаролик ва хўжалик ишлари» деган жумлани «фуқаролик ишлари ва иқтисодий ишлар» деган жумлага алмаштириш ҳамда 4-бобнинг номини «Суд-экспертлик фаолиятини молиялаштириш, ташкилий, илмий-услубий ва ахборот билан таъминлаш» деган номини «Суд-экспертлик фаолиятини молиялаштириш, ташкилий, илмий-услубий ва ахборот билан таъминлаш. Суд экспертларининг малакасини ва ҳуқуқий билимларини ошириш» деб ўзгартириш таклиф этилган.

Диссертант суд экспертлик амалиётининг таҳлили, ИТХ бўйича ва умуман трасологик экспертизаларни тайинлаш ва ўтказишдаги муаммолар ва хатоларни аниқлаб, уларни бартараф этиш бўйича қуйидагилар:

давлат суд экспертиза муассасалари томонидан ўтказиладиган бир хилдаги суд экспертизаларини аниқлаш ва уларни ўтказиш бўйича ягона идоралараро услубиётни тасдиқлаш;

суд-экспертлик масалаларини ҳал қилишнинг илмий асосларини такомиллаштириш ва ягона илмий-услубик ёндашувларини ишлаб чиқиш таклиф қилинган.

Диссертациянинг учинчи боби «**ЙТХ бўйича суд-трасологик экспертиза ўтказиш услугиётини такомиллаштиришнинг асосий йўналишлари**»га бағишланган бўлиб, унда турли ҳолатдаги пиёдаларни уриб юборишда транспорт воситалари ва жабрланувчининг кийимларида қоладиган изларнинг асосий белгилари ҳамда ЙТХ натижасида ҳосил бўладиган изларга кўра автоҳалокат пайтида жабрланувчининг ҳаракатсиз ёки ҳаракатда бўлганлиги, автоҳалокат пайтида автомобиль саломида бўлган шахсларнинг қайси ўриндикда жойлашганлиги, жабрланувчининг транспорт воситасидан йиқилиш ҳолатини аниқлаш бўйича суд-трасологик экспертизанинг ягона услугиётси ишлаб чиқилган.

Тадқиқот жараёнида турли ҳолатда бўлган пиёдаларни уриб юборишда транспорт воситаларидаги ва жабрланувчининг кийимидаги излар ҳамда уларнинг асосий белгилари ўрганилган.

Махсус адабиётлардаги (И.А. Азимова, В.Д. Балакин, И.В. Киселевич, И.К. Коршаков, Ю.Г. Корухов, Т.А. Ромаданова, Ф.А. Хамраева, Э.И. Чуряков) хулосалар ва суд-экспертлик амалиётининг таҳлилларига асосланиб, ЙТХ бўйича ўтказиладиган трасологик экспертиза услугиётсида бу излар шартли равишда «классик излар» деб номланган. Классик маълумотларга қўшимча равишда мавжуд услугиётни янада бойитиш мақсадида ЙТХдаги бир гуруҳ шахсларни уриб юбориш ҳолатига алоҳида тўхталиб ўтилган, амалий фаолият ҳамда диссертация иши бўйича ўтказилган социологик сўров натижаларининг таҳлилларига асосланиб, бундай уриб юборишларнинг қуйидаги белгилари аниқланган:

автомобилнинг олдинги қисмида кенг ва катта ҳажмли шикастлар ҳосил бўлади, баъзида, бу шикастлар автомобилни бошқа транспорт воситаси билан тўқнашганда ҳосил бўладиган изларга ўхшаб кетади. Бундай ҳолларда, трасологик экспертизада ҳал қилиш учун асосан ситуацион (вазиятга оид) саволлар берилади;

излар бир неча: тик ҳамда бўйлама чизиқлар бўйлаб тақсимланади ва автомобиль олдинги қисмининг бутун кенлиги бўйлаб, бир-биридан муайян масофада жойлашади. Баъзида бир одамни уриб юбориш излари транспорт воситасининг олдинги қисмидаги деталларда, бошқа одамни уриб юбориш излари эса ёнбошидаги деталларда мавжуд бўлади (биринчиси жабрланувчини фронтал уриб юбориш, иккинчиси жабрланувчига ён томони билан тегиб кетиш);

бир қатор омиллар таъсирида юқоридаги излар гуруҳининг бирида жабрланувчини олди ойна ёки кузов томига улоқтирилиши излари билан, иккинчи гуруҳида эса жабрланувчини капот чети ва қанотларга улоқтирилиши излари (иккинчи жабрланувчини қанотдан четга – ташқарига улоқтирилиши) билан яқунланиши мумкин.

Юқоридаги фикрларни диссертация иши бўйича ўтказилган сўровларда респондентларнинг 71 % қўллаб-қувватлаган.

ЙТХ трасологик экспертизасининг ягона услугиётсида транспорт воситасининг ён томони билан тегиб кетиш ва ғайриоддий шароитларда уриб юбориш каби кам учрайдиган турларининг хусусиятлари ҳам акс этиши керак. Шу боис, диссертацияда ЙТХнинг транспорт воситаси билан тегиб кетиш ва

ғайриоддий шароитларда уриб юбориш каби кам учрайдиган турларининг хусусиятлари ўрганилган, тегишли белгилари ишлаб чиқилган. Диссертацияда транспорт воситасининг ёни билан пиёдаларни уриб юбориш орқали кечадиган ЙТХ таснифланган.

Диссертантнинг таъкидлашича, жабрланувчининг кийими ва пойабзалида ҳосил бўлган из, шикастланишлар ва баданига етказилган жароҳатлар:

ЙТХ пайтида пиёдани уриб юборган транспорт воситасининг тури; транспорт воситасининг из қолдирган қисми ёки деталлари; транспорт воситасининг ҳаракати йўналиши, пиёданинг тўқнашувдан аввалги ва кейинги ҳолати; автомобиль салони ичидаги ҳайдовчи ва йўловчиларнинг ҳолати; ЙТХ пайтида пиёдани уриб юборган транспорт воситасининг русуми, баъзан эса транспорт воситаси турини аниқлаш имконини беради.

Юқорида баён этилганлар асосида тик турган ва унга яқин ҳолатда бўлган пиёдаларни уриб юборишда уларнинг кийими ва пойабзалида из ҳосил бўлишининг қуйидаги асосий қонуниятлари ишлаб чиқилган:

таъсирлашиш соҳаси, урилиш кучи, пиёда танаси оғирлик марказининг жойлашиши, уриб юбориш босқичларига боғлиқ ҳолда изларнинг икки гуруҳи: бирламчи – автомобиль кузовининг туртиб чиқиб турувчи қисмларида жойлашган ва иккиламчи – одам танасини урилишдан кейинги капот (олди ойна) устига ёки капотга тегмасдан олди ойна ва кузов томига улоқтирилишида ҳосил бўладиган изларнинг ҳосил бўлиши;

излар ҳаракатнинг бир хил йўналишида (олдиндан орқага): автомобилнинг бампери – капот – олди ойнаси – кабина томида тақсимланади;

бирламчи изларни ҳосил бўлишида из ҳосил қилувчи кучларнинг таъсир йўналиши – автомобиль олдинги қисмидаги деталларда одам танасига урилиш излари унинг капотида, радиатор панжарасида, бамперда, бампер ости ва усти қисмида, ёритиш фараси ва кичик фараларда, давлат рақами белгисида, қанотининг олдинги бурчакларида ҳосил бўлиши мумкин;

юқорида санаб ўтилган деталлардаги урилиш излари четлари текис, туби силлиқ, тирналиш ва қирилишларсиз овал шаклдаги эзилишдан иборат бўлади;

металл қисмларнинг етарлича катта эгилишларида, эзилишнинг четларида автомобиль лак-бўёқ материалининг ёрилишлари кузатилади, баъзида бундай материалларнинг парчалари кўчиб кетади, бундай кўчишлар металнинг контактсиз деформацияланиши ҳисобига бўлгани учун бўёқ қатламининг қирилишлари мавжуд бўлмайди;

эзилган ёки эгилган соҳаларда лак-бўёқ материаллари қатлами ва бошқа материалларнинг, тирналиш ва бошқа турдаги қаттиқ объектлар изларисиз бўлган ишқаланишлари аниқланиши мумкин. Бундай ишқаланиш излари жабрланувчи кийимининг ишқаланиш излари ёки кийим матоси рельефининг акс-излари билан кузатилади. Кийимларни ишқаланиш излари ўзаро параллел майда ҳошиялардан иборат бўлади, кўп ҳолларда улар таркибида кийим материали толаларининг микроразрачалари мавжуд бўлади ёки сунъий материалдан қолдирилган, бу материални ишқаланиш таъсирида қуйган шаффоф пленка шаклидаги ишқаланишлари аниқланади;

автомобилнинг деталларида қон излари, эпидермис қатлами ва бошқа турли одам танаси аъзолари қолдиқлари, сочлар ҳам қолиши мумкин (бундай из-моддалар суд-тиббий экспертизаларда текширилади);

автомобилнинг олди ойнасига одам танаси урилганда, урилиш сирти чегараланган объектлардан (тош, таёқ ва ҳ.к.) қоладиган излардан кескин фарқланадиган ўзига хос излар вужудга келади. Урилиш сирти чегараланган объектлардан қоладиган излар нуқтавий урилиш марказига ва битта радиал ёриқларга эга бўлади, шишанинг қирилишлари деярли бўлмайди. Одамнинг боши ёки тирсақлари билан етказилган шикастлар эса кенг урилиш марказига ҳамда кўплаб радиал ва концентрик ёриқларга эга бўлади, ташқи қатламида шиша парчаларининг қирилишлари кузатилади. Агар урилиш пиёданнинг боши тегишидан ҳосил бўлган бўлса, урилиш маркази битта бўлади. Агар жабрланувчи фақат боши билангина эмас, яна елкаси ёки тирсаги билан ҳам урилган ойнадаги шикаст иккита урилиш марказига, баъзида эса агар, жабрланувчининг боши, елкаси ва тирсаги ҳам урилган бўлса, учта урилиш марказига эга бўлади. Урилиш марказида баъзи ҳолларда қон доғлари ва мавжуд ёриқларга қисилиб қолган соч толалари аниқланиши мумкин.

Диссертация ишида горизонтал (ётган) ва унга яқин ҳолатда бўлган, шунингдек, ўтирган пиёдаларни уриб юборишда транспорт воситасида ва жабрланувчининг кийимида из ҳосил бўлишининг асосий белгилари илмий асосланган. Юқоридаги фикрлар диссертация иши бўйича ўтказилган сўровларда респондентларнинг 78,6 % маъқулланган.

ЙТХ бўйича тайинланадиган трасологик экспертизаларнинг ягона услубиётсини яратиш мақсадида, ЙТХ пайтида уриб юбориш пайтида жабрланувчи ҳаракатсиз ёки ҳаракатда бўлганлиги, пиёдаларни юк автомобиллари ёки вагон типидagi транспорт воситалари билан уриб юбориш хусусиятлари, жабрланувчининг кийими ва пойабзалидаги уриб юбориш пайтида жабрланувчининг ҳаракатда бўлганлиги ёки бир жойда турганлигини билдирувчи асосий белгиларни ўрганиш, жабрланувчини транспорт воситаси билан бирламчи уриб юборишда унинг бир жойда турганлигидан далолат берувчи белгиларни янада кўпроқ аниқлаш, икки ўқли транспорт воситасида бўлган одамларни автомобиллар билан уриб юборишда ҳосил бўладиган изларни ўрганиш, республикамиз давлат суд экспертиза муассасаларининг амалий фаолияти таҳлилларига асосланиб, ЙТХ иштирокчиларининг кийимларига қараб, автоҳалокат пайтида автомобилни ким бошқарганлигини ҳамда транспорт воситасидан йиқилиш ҳолатини аниқлаш имкониятларини алоҳида ўрганилган.

Автоҳалокат пайтида пиёда ҳаракатда ёки ҳаракатсиз бўлганлигини аниқлаш экспертиза олдидаги энг қийин вазифалардан ҳисобланади. Республикамиз суд экспертиза муассасаларида ҳозирги кунда бу масалани ҳал қилиш учун илмий асосланган ягона услубиёт ишлаб чиқилмаган. Бу масала транспорт воситаси, жабрланувчининг кийими ва пойабзалини бир вақтда текшириб, жабрланувчи тан жароҳатларининг хусусиятлари ва локаллашувини инобатга олган ҳолда (суд-тиббий экспертизаси хулосаси маълумотлари асосида) ҳал этилиши мумкин. Жабрланувчи транспорт воситасининг ҳаракат йўналиши бўйлаб ёки қарама-қарши йўналишда ҳаракатланиб, йўлни оддий тезликда кесиб ўтган бўлса, бундай

ҳаракатларнинг белгилари транспорт воситасида ёки жабрланувчининг кийим ва пойабзалида акс этмайди. Фақат айрим ҳолларда пойабзал тагчармида мавжуд бўлган ва яхши ифодаланган ишқаланиш изларини текшириш орқалигина жабрланувчи уриб юбориш пайтида тик турган ёки ҳаракатда бўлганлигини тахмин қилиш мумкин.

Диссертацияда пиёдаларни юк автомобиллари ва вагон типигаги жамоат транспорти (автобус) билан уриб юборишнинг қуйидаги хусусиятлари ўрганилган:

пиёдаларни турли юк автомобиллари ёки вагон типигаги транспорт воситалари (масалан, трамвай) билан уриб юбориш одатда, уриб юборишнинг одам танасини улоқтирилишлари билан боғлиқ босқичларини бўлмаслиги билан ифодаланади: бирламчи урилишдан сўнг пиёданинг танаси капот ёки олди ойнага эмас, балки олдинга ёки четга улоқтириб юборилади. Бундай урилиш транспорт воситаси билан жабрланувчи танасини босиб ўтиш билан яқунланади. Фақат уриб юбориш микроавтобуслар билан содир этилган айрим ҳолатларда, уларнинг нисбатан катта бўлмаган баландлиги ҳисобига, жабрланувчининг танаси микроавтобус олди ойнасига улоқтирилиши мумкин;

олдинги қисмлари баланд жойлашган транспорт воситалари билан пиёдаларни уриб юбориш жабрланувчи танасини улоқтирилиши билан эмас, асосан, тик турган ҳолатда бўлган пиёдани уриб юборишга хос қуйидаги турлича излар билан ифодаланади:

автомобилнинг туртиб чиқиб турувчи қисмларидаги эзилишларнинг овал шакли ва овал четларининг текислиги;

бу эзилишларда ишқаланишлар, бўёқлар қириндилари ва ҳ.к. каби изларнинг йўқлиги;

изларнинг вертикаль бўйича ягона чизикда локаллашиши;

эзилишларнинг ўлчами, жойлашиш сатҳи ва шаклига кўра одам танаси аъзолари билан солиштириш мумкин бўлган кенглиги ва жойлашиши;

одам танаси ва кийимлари билан таъсирлашиш изларининг мавжудлиги.

Катта юкни ташиш учун мўлжалланган транспорт воситаларида одам танаси ва кийимлари билан таъсирлашиш излари қолмайди, бу каби излар автобус ва микроавтобусларда мавжуд бўлиши мумкин.

Диссертацияда ЙТХ иштирокчиларининг кийимларига қараб, автоҳалокат пайтида автомобиль саломида бўлган шахсларнинг қайси ўриндикда жойлашганлигини ҳамда транспорт воситасидан йиқилиш ҳолатини аниқлаш имкониятлари ўрганилган. Тадқиқот натижаларига асосланиб, автомобиль саломидаги одамнинг ўнг ёки чап ўриндикда ўтирганлиги бўйича қатъий фикрга келиш имконини берадиган белгилар аниқланган.

Диссертант ўтказилган экспертиза тадқиқотлари натижалари асосида одам автомобиль саломида ҳайдовчининг ўриндиғида ўтирганлигини билдирувчи қуйидаги белгилар:

жабрланувчи кийимидаги, бир томонлама чап томонда (рули ўнга жойлашган автомобилларда – ўнг томонда) жойлашган юқорида баён этилган излар;

салоннинг айнан шу томондаги деталларининг бузилиши, баъзида кийим материали иплари ва толаларининг мавжудлиги;

шим (одатда ўнг пойчаси) ёки юбкадаги руль чамбарагига илиниб қолишдан ҳосил бўлган йиртилишлар;

айрим ҳолларда, кўйлак (бошқа кийим)нинг олди ва кўкрак қисмидаги рулга илиниб қолишдан ҳосил бўладиган йиртилишлар;

хайдовчи ўриндиғи соҳасидаги қон излари (салонда жойлашган шахсларнинг биридан қон оққанида);

баъзида автомобиль педалларида, пойабзал тагчарми рельефига мос акс-изларни ёки шундай рельефга эга тагчармли пойабзалнинг ишқаланиш излари аниқлаган.

ХУЛОСА

«Йўл-транспорт ҳодисаси натижасида қолган изларнинг трасологик тадқиқоти» мавзусидаги диссертация бўйича олиб борилган илмий тадқиқотлар натижасида илмий-назарий ва илмий-амалий аҳамият касб этувчи қуйидаги асосий хулоса ва тавсиялар таклиф этилади:

I. Назарий хулосалар:

1. ЙТХ бўйича трасологик экспертизанинг асосий вазифалари, трасологик экспертизалар тайинланиши мумкин бўлган ЙТХнинг қисқача ҳамда ЙТХда ҳосил бўладиган изларнинг умумий таснифи, ЙТХ бўйича трасологик экспертизанинг долзарблиги, бу турдаги экспертиза тадқиқотларининг объектлари, вазифалари асослаб берилган. Суд экспертиза муассасаларининг амалиётини таҳлил қилиш асосида транспорт воситалари изларининг ҳамда улардаги ҳар хил изларнинг трасологик экспертизалари тайинланиши мумкин бўлган ЙТХ турлари кўрсатилган.

2. Суд-экспертлик фаолияти таҳлилларига асосланиб, пиёдаларни уриб юбориш ёки босиб кетиш ҳоллари турли асосларга кўра таснифланган.

3. Трасология назариясида «из» тушунчасининг талқинлари ўрганилган ҳамда «из» тушунчасида мавжуд бўлиши шарт бўлган асосий элементлар: 1) из – бу энг аввало жиноят ҳодисасининг моддий шароитда акс этиши; 2) из – моддий воқеликни акс этишлари, улар турли ўлчовларда ифодаланган бўлади; 3) излар – бу содир этилган қандайдир ҳаракатлар натижасида объектив воқеликда юз берадиган ўзгаришлар ҳақидаги ахборот ташувчилар; 4) излар – ўзларида мавжуд бўлган ахборотлар ва маълумотларнинг сигналли-белгили ифодаланиши; 5) излар – белгилар сифатида нафақат моддий шаклда мавжуддир, балки излар алоҳида буюмлар, гуруҳлар ёки бир неча хил буюмлар, жараёнлар ва ҳодисалар, уларнинг хоссалари ҳамда ўзаро алоқалари, шунингдек улар орасидаги тузилишли боғланишларнинг мавжудлиги ёки мавжуд эмаслиги сифатида ҳам мавжуд бўлиши мумкин; 6) излар криминалистик табиатга эгаллиги асослаб берилган.

4. Пиёдани уриб юбориш билан боғлиқ бўлган ЙТХда, пиёданинг кийимларида ҳосил бўлиши мумкин бўлган излар махсус, ўзига хос ва хос бўлмаган излар каби учта асосий даражага ажратилган ҳамда уларнинг ҳар бирига муаллифлик таърифи берилган.

5. Хорижий давлатларнинг ЙТХга оид трасологик экспертизаларни ўтказиш услубиётларини ўрганиш натижаларига кўра МДХ мамлакатларининг

суд экспертиза муассасаларида ЙТХ бўйича трасологик экспертизаларни ўтказиш услубиёти деярли бир хил эканлиги, яъни тадқиқотлар натурали услуб ёрдамида ўтказилиши таъкидлаб, Республикамизда ҳам айнан шу услубни қўллаш таклиф қилинган. Шунингдек, Грузия, Япония, АҚШ, Швеция, Франция, Жанубий Корея, Хитой Халқ Республикаси, ГФР, Литва, Буюк Британия, Нидерландия ва Италия давлатларида ЙТХ бўйича трасологик экспертизалар, анъанавий криминалистик усуллар билан бирга, махсус криминалистик полигонларда транспорт воситалари ва керакли мосламалар ёрдамида ЙТХнинг реал шароитлари ҳосил қилинадиган экспериментал услуб кенг қўлланилиши аниқланган.

II. Қонунчиликни такомиллаштириш бўйича таклиф ва тавсиялар:

Ўзбекистон Республикасининг «Суд экспертизаси тўғрисида»ги қонунига суд-экспертлик фаолиятининг моҳиятини тўлиқ очиб берадиган, ушбу фаолиятни ахборот-услубик таъминлаш, суд экспертизалари процессуал турларининг (жумладан, комплекс экспертизаларнинг) мазмун-моҳияти ва ҳуқуқий мақомини аниқ белгилаб олишга ҳамда суд-экспертлик фаолиятини такомиллаштиришга қаратилган қуйидаги қўшимча ва ўзгартишлар:

1. Қонунда ишлатилган «текшириш» атамасини «тадқиқот» атамасига ўзгартириш;

2. Қонуннинг 19-моддаси 1-бандига қуйидаги: «Суд экспертизаси бир хил (комиссиявий суд экспертизаси) ёки турли хил (комплекс суд экспертизаси) суд эксперт ихтисослигидаги бир неча суд эксперти ёхуд турли хил суд экспертиза ихтисослиги бўйича етарли малакага эга бўлган бир нафар эксперт томонидан ўтказилиши мумкин» деган қўшимчани киритиш;

3. Қонуннинг 21-моддасига қуйидаги 2-бандни киритиш: «Комплекс суд экспертиза бир ёки бир неча суд эксперти томонидан турли хил суд экспертиза ихтисослигига оид махсус билимлардан фойдаланиб ўтказилади»;

4. Қонуннинг 4-боби номини ўзгартириб, «Суд-экспертлик фаолиятини молиялаштириш, ташкилий, илмий-услубий ва ахборот билан таъминлаш. Суд экспертларининг малакасини ва ҳуқуқий билимларини ошириш» деган таҳрирда ифодалаш;

5. Қонуннинг 3-моддаси учинчи ва олтинчи хатбошиларидаги «хўжалик» сўзини «иқтисодий» сўзи билан алмаштириш ҳамда 25-моддасининг иккинчи қисмидаги «фуқаролик ва хўжалик ишлари» деган сўзлар «фуқаролик ишлари ва иқтисодий ишлар» деган сўзлар билан алмаштириш;

6. Суд экспертлик амалиётининг таҳлиллари, ЙТХ бўйича ва умуман трасологик экспертизаларни тайинлаш ва ўтказишдаги муаммолар ва хатоларни аниқлаб, уларни бартараф этиш йўли сифатида қуйидагиларни амалга ошириш:

давлат суд экспертиза муассасалари томонидан ўтказиладиган бир хилдаги суд экспертизаларини аниқлаш ва уларни ўтказиш бўйича ягона идоралараро услубиётни тасдиқлаш;

суд-экспертлик масалаларини ҳал қилишнинг илмий асосларини такомиллаштириш ва ягона илмий-услубик ёндашувларини ишлаб чиқиш таклиф қилинган.

Ш. ЙТХ бўйича трасологик экспертизалар ўтказиш амалиётини ҳамда услубиётсини такомиллаштиришга оид таклиф ва тавсиялар:

1. Тадқиқот натижасида турли (тик турган ва унга яқин, ётган ва унга яқин) ҳолатда бўлган пиёдаларни уриб юборишда, транспорт воситалари ва жабрланувчининг кийимларидаги изларнинг асосий белгилари ҳамда ЙТХ натижасида ҳосил бўладиган изларга кўра автоҳалокат пайтида жабрланувчининг ҳаракатсиз ёки ҳаракатда бўлганлигини, автомобилни ким бошқарганлигини ҳамда жабрланувчининг транспорт воситасидан йиқилиш ҳолатини аниқлашга оид ЙТХ бўйича трасологик экспертизанинг ягона услубиётси ишлаб чиқилган.

2. Тик турган ёки шунга яқин ҳолатда бўлган пиёдани фронтал (олд томондан) уриб юборишда енгил автомобилларда из ҳосил бўлиши механизмининг қонуниятлари асосланган.

3. Тадқиқот натижасида аниқланган турли вазиятлардаги ЙТХ жараёнида транспорт воситалари ва жабрланувчиларнинг кийимларида қоладиган изларнинг ўзига хос хусусиятлари; ЙТХ пайтида турли ҳолатда бўлган пиёдаларни уриб юборишда, кийим ва пойабзалда из ҳосил бўлишининг асосий қонуниятлари ҳамда излар, шунингдек, одамни уриб юбориш изларини бошқа объектлар, жумладан, ҳайвонларни уриб юбориш изларидан фарқлаш имконини берадиган белгилар; пиёдаларни юк автомобиллари ва вагон типигадаги жамоат автотранспорти билан уриб юбориш хусусиятлари; уриб юбориш пайтида жабрланувчининг ҳаракатда бўлганлиги ёки бир жойда турганлигини билдирувчи жабрланувчининг кийими ва пойабзалидаги асосий белгилар; ЙТХ иштирокчиларининг кийимларига қараб, автоҳалокат пайтида автомобиль салонида ҳайдовчининг ўриндиғида ким ўтирганлигини аниқлаш ҳамда транспорт воситасидан йиқилишдан далолат берувчи белгиларнинг асосланганлиги ЙТХ бўйича трасологик экспертиза тадқиқотларининг ягона услубиётси яратилишига асос бўлади.

4. Тадқиқот натижасида ишлаб чиқилган ЙТХ бўйича трасологик экспертизалар ўтказишининг ягона услубиётси ишлаб чиқилган.

5. «Йўл-транспорт ҳодисалари билан боғлиқ трасологик экспертизалар», «Транспорт воситаларидаги турли изларнинг трасологик тадқиқотлари услубиётси», «Йўл-транспорт ҳодисалари бўйича комплекс экспертизалар» ва «Кийимлардаги турли из ва шикастларнинг трасологик тадқиқотлари услубиётси» номли илмий қўлланмалар ишлаб чиқилган.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.31/30.12.2019.Yu.25.02 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ АКАДЕМИИ МИНИСТЕРСТВА
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**АКАДЕМИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

ЗУЛФУКОРОВ АБДУВАХОБ АБДУМАЛИК УГЛИ

**ТРАСОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ СЛЕДОВ ОСТАВШИХСЯ НА
МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

**12.00.09 – Уголовный процесс. Криминалистика,
оперативно-розыскное право и судебная экспертиза**

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по юридическим наукам**

Ташкент – 2022

Тема диссертации доктора философии (PhD) была зарегистрирована Высшей Аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан за номером В2019.1.PhD/Yu276.

Диссертация выполнена в академии Министерства внутренних дел Республики Узбекистан.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещён на веб-странице Научного совета (<https://akadmvd.uz/oz/ads/elon-23-02-2022>) и на Информационно-образовательном портале «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

- Научный руководитель:** Тураббаев Хусанбек Абдусаломович
кандидат юридических наук, доцент
- Официальные оппоненты:** Астанов Истам Рустамович
доктор юридических наук, профессор
- Ражабов Бахтиёр Алмахматович
доктор юридических наук, профессор
- Ведущая организация:** Университет Общественной безопасности
Республики Узбекистан

Защита диссертации состоится на заседании Научного совета по присуждению ученых степеней при Академии Министерства внутренних дел Республики Узбекистан DSc.31/30.12.2019.Yu.25.02 11 марта 2022 года в 14:00 часов (Адрес: 100197, г. Ташкент, ул. Интизор, 68. Тел./факс: (+99871) 265-22-52; e-mail: info@akad.mvd.uz).

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Академии МВД Республики Узбекистан (зарегистрирован № 1177). (Адрес: 100197, г. Ташкент, ул. Интизор, 68. Тел./факс: (+99871) 265-22-52).

Автореферат диссертации разослан 26 февраля 2022 года.

(протокол № 6 от 26 февраля 2022 года).



А.С. Турсунов

Председатель Научного совета по присуждению ученых степеней, доктор юридических наук, профессор

Дж.Х. Юлдашев

Научный секретарь Научного совета по присуждению ученых степеней, доктор философии по юридическим наукам (PhD), доцент

З.М. Зиёдуллаев

Председатель научного семинара при Научном совете по присуждению ученых степеней, доктор юридических наук, профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация докторской (PhD) диссертации)

Актуальность и востребованность темы диссертации. В мире растет необходимость и потребность в предупреждении дорожно-транспортных происшествий (ДТП), изучении причин и условий ДТП, трасологическом исследовании оставленных при ДТП следов. В частности, актуальное значение приобретают повышение эффективности трасологических экспертиз, проводимых в целях выявления следов транспортных средств, ставших причиной ДТП, механизма образования следов в результате наезда, фактов, подтверждающих или опровергающих образование этих следов в результате наезда на тело человека, динамики столкновений, идентификации транспортного средства. По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий преждевременно умирает около 1,25 млн человек, свыше 20 млн человек получают травмы различной степени тяжести, большинство из них остаются инвалидами¹.

В мире важное значение приобретают вопросы исследования и развития научно-теоретических основ проведения судебно-трасологических экспертиз, совершенствования экспертно-криминалистических технологий, методов и средств экспертного исследования, внедрению в эту сферу инновационных технико-криминалистических средств, новых, современных методов экспертиз, а также научно-практические и инновационные исследования направленные на повышение эффективности трасологического изучения следов оставленных в результате ДТП путем внедрения единой научно обоснованной методики проведения трасологических экспертиз в судебно- экспертных учреждениях.

В результате увеличения количества транспортных средств и дорожно-транспортных происшествий в республике, растёт и число пострадавших от них пешеходов. В частности, из 10 265 ДТП, произошедших в 2016 г., пешеходы были сбиты в 54 %; из 10 044 ДТП в 2017 г. - 55,4 %; из 8 990 ДТП 2018 г. - 53,9 %; из 8 092 ДТП в 2019 г. - 10,5 %; из 6 982 ДТП в 2020 году - 11,6 %, из 10 001 ДТП 2021 г. – 35,6 %². По этому же вопросу под председательством Президента Шавката Мирзиёева 11 февраля 2022 года состоялось видеоселекторное совещание по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. «За последние пять лет этот вопрос не обсуждался и не анализировался серьезно ни одним руководителем или организацией. Законы и работа в этой сфере абсолютно неудовлетворительны. Вопрос безопасности дорожного движения вышел из-под контроля. Это вызывает нарекания людей. В 2021 году в нашей стране произошло более 10 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали более 9 тысяч человек. Погибло около 2,5 тысячи человек»³ - сказал Глава государства.

В результате низкого качества и эффективности трасологических исследований по ДТП, неточности выводов по результатам исследования, в том

¹ Дорожно-транспортные происшествия взглядом экспертов // URL: uz24.uz/society/ygl-transport.

² На основании статистических данных официального Веб-сайта Главного управления Безопасности дорожного движения Республики Узбекистан.

³ <https://xs.uz/ru/post/obsuzhdeny-mery-usileniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya>.

числе, невозможности выдачи заключения, рост числа заключений о невозможности ответить на поставленный вопрос, наблюдается возврат неисполненных уведомлений и материалов. Сам факт того, что единственная научно обоснованная методика проведения подобных экспертиз в судебно-экспертных учреждениях устарела и не отвечает современным требованиям, не позволяет использовать единый метод в тех случаях, когда существует большая разница между воздействием (столкновением) участников ДТП друг на друга, состоянием тела человека, его одежды и поверхности автомобиля в момент ДТП. За последние годы Республиканским центром судебной экспертизы имени Х. Сулеймановой при Министерстве юстиции Республики Узбекистан проведено в среднем 5715 трасологических экспертиз, из них: в среднем 12,02 % заключений имеют вероятный характер; в 4,7% заключениях сообщается, что нет возможности дать заключение и в 2,47% случаях не было возможности ответить на вопрос, а в 1,48% случаях вернули материалы без исполнения¹. Это свидетельствует о необходимости проведения научных исследований в этой области.

Настоящее диссертационное исследование в определенной степени служит осуществлению задач, определенных в Законе Республики Узбекистан «О судебной экспертизе» (12.05.2020 г.), Указе Президента Республики Узбекистан «О мерах по совершенствованию судебно-экспертной системы в Республике Узбекистан» (05.07.2021 г.), Положении «О Главном экспертно-криминалистическом центре Министерства внутренних дел Республики Узбекистан», утвержденном Постановлением Президента Республики Узбекистана «О мерах по коренному совершенствованию деятельности органов внутренних дел в сфере расследования преступлений» (18.04.2017 г.), Постановлением Президента № 122 «О мерах по дальнейшему совершенствованию экспертно-криминалистической деятельности органов внутренних дел с широким внедрением достижений современной науки» (08.02.2022 г.), а также других нормативно-правовых актах в данной области.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Формирование системы инновационных идей и пути их реализации в социальном, правовом, экономическом, культурном, духовно-просветительском развитии информатизированного общества и демократического государства».

Степень изученности проблемы. Общие вопросы, рассмотренные в диссертации, были изучены многими учеными нашей республики, в частности: Г.А. Абдумажидовым, И.А. Азимовой, И.Р. Астановым, Л.П. Бакановой, З.С.Гиясовым, Ш.Т. Джумановым, И.К. Жасимовым, Т.Б. Маматкуловым, М.М. Мухамеджановой, А. Норбоевым, С.А. Нурумбетовой, Т.А. Ромадановой, Т.Р. Сайтбаевым, Х.А. Тураббаевым, Ф.А. Хамраевой, Б.С. Хидоятковым, А.Д. Хусановым, Э.И. Чуряковым, А.Ю. Якубовым и Л.Ю. Югай.

¹ Статистика деятельности Республиканского центра судебной экспертизы имени Х. Сулейманова при Министерстве юстиции Республики Узбекистан в 2016-2020 гг..

Научные изыскания, касающиеся трасологических исследований следов ДТП, из зарубежных ученых проводили Ю.Н. Багдасарян, В.Д. Балакин, А.Н. Бойко, А.И. Головченко, С.Н. Гонтарь, А.Г. Егоров, Н.Ю. Жигалов, А.В. Калякин, И.А. Кантор, И.В. Киселевич; Ю.Г. Корухов, И.К. Коршаков, А.М. Кривицкий, Н.М. Кристи, С.Н. Кубитович, Н.П. Майлис, Г.А. Мозговых, А.А. Рясков, А.А. Проткин, С.А. Смирнова, П.П. Смольяков, З.М. Соколовский, А.Г. Сухарев, В.С. Тишин, Н.А. Уваров, В.А. Ярмач, В. Lockyer. В их работах были исследованы именно теоретические и практические проблемы, связанные со следами, оставляемыми на транспортных средствах и одежде пострадавших в ДТП.

Вопросы использования специальных знаний при расследовании и возбуждении уголовных дел в Республике Узбекистан были изучены И.Р. Астановым, совершенствование криминалистического обеспечения регистрации дорожного движения – А.Д.Хусановым, общие вопросы совершенствования трасологических экспертиз – С.А. Нурумбетовой¹. Однако трасологическое изучение следов, оставленных в результате ДТП, как предмет диссертации специально не изучалось. Кроме того, целесообразно также изучение положительных аспектов методики проведения таких экспертиз в странах Содружества Независимых Государств и других зарубежных странах, внедрение их в судебно-экспертную практику нашей страны, использование передового опыта некоторых зарубежных стран для дальнейшего совершенствования методики данного вида трасологических экспертиз.

Связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего учебного заведения, в котором была выполнена диссертация: Диссертационное исследование выполнено в рамках «Вопросы либерализации уголовно-процессуального законодательства и внедрения в практику изменений уголовно-процессуального законодательства в Республике Узбекистан» Плана научно-исследовательских работ Академии Министерства внутренних дел Республики Узбекистан на 2018-2021 гг.

Цель диссертации: Разработка научно обоснованных выводов, предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование методики трасологической экспертизы следов, оставленных в результате ДТП.

Задачи исследования:

- раскрытие сущности и значения трасологической экспертизы по ДТП;
- классификация ДТП, при которых могут быть назначены трасологические экспертизы;
- криминалистическая классификация следов, образовавшихся в результате ДТП;
- анализ общей методики трасологической экспертизы, назначаемой по ДТП;
- изучение и обобщение зарубежного опыта проведения трасологических экспертиз, назначаемых по ДТП;

¹ Научные работы этого и других авторов указаны в списке литературы, используемой в диссертации.

изучение, обобщение существующих проблем по трасологическим экспертизам, касающихся ДТП, их важности и особенностей, а также разработка научно обоснованных предложений и рекомендаций по их устранению;

выявление основных признаков следов, оставленных на транспортных средствах и одежде потерпевшего, при наезде на пешеходов, находящихся в различных положениях (стоящих прямо, близко к стоящему положению, лежащем положении, близко к лежащему положению);

проведение соответствующих экспериментов для определения по следам, образовавшимся в результате ДТП, того, находился ли пострадавший в момент аварии в состоянии бездействия или в движении, положение лиц, находившихся в автомобиле в момент аварии, обстоятельства выпадения, пострадавшего из транспортного средства, а также разработка предложений и рекомендаций, направленных на совершенствование исследований.

Объектом исследования являются общественно-правовые отношения, связанные с проведением исследований трасологической экспертизы по ДТП.

Предметом исследования являются закономерности механизма образования следов на транспортных средствах, одежде и обуви потерпевших, образовавшихся в результате ДТП, практика проведения таких экспертиз, опыт некоторых зарубежных стран по этим вопросам, концептуальные подходы и научно-теоретические взгляды в криминалистической литературе.

Методы исследования. В диссертации использованы такие методы исследования, как анализ и синтез, дедукция и индукция, логика, сравнительно-правовой анализ, анкетирование (социологическое исследование), экспертные заключения, подготовленные государственными судебными экспертами и изучение административных правонарушений и уголовных дел, анализ статистических данных, наблюдение.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

обоснована необходимость возложения на Министерство Юстиции задач по координации деятельности государственных судебно-экспертных учреждений и осуществлению их научно-методического руководства;

обоснована необходимость утверждения единой методики определения и проведения единых судебных экспертиз, проводимых государственными судебно-экспертными учреждениями и экспертными подразделениями соответствующих государственных органов;

обоснована необходимость сотрудничества в установленном порядке республиканских и экспертных учреждений при проведении исследований по трасологической экспертизе следов дорожно-транспортных происшествий;

дана классификация наездов на пешехода при дорожно-транспортных происшествиях; следы, образуемые на одежде пешеходов при дорожно-транспортных происшествиях подразделены на специальные, специфические и неспецифические следы; разработаны стадии проведения трасологической экспертизы рассматриваемого вида.

Практические результаты исследования. На основании положений и правил, разработанных в результате научных изысканий, касающихся

финансирования судебно-экспертной деятельности, организационного, научно-методического и информационного обеспечения, повышения квалификации и правовых знаний судебных экспертов, координации деятельности государственных судебно-экспертных учреждений были разработаны абзацы третьей и шестой статьи 3 главы 4, части второй статьи 25 Закона Республики Узбекистан «О судебной экспертизе».

На основе предложений и научных выводов, направленных на совершенствование судебно-трасологических экспертиз по ДТП был разработан абзац второй подпункта «а» пункта 6 «Положения о Главном экспертно-криминалистическом центре Министерства внутренних дел Республики Узбекистан», утвержденного Постановлением Президента Республики Узбекистан от 18 апреля 2017 года.

Предложения и заключения, касающиеся разработки единой методики экспертного исследования были использованы при разработке пункта 3 параграфа 1 главы 4 «Концепции развития судебно-экспертной деятельности в Республике Узбекистан на 2021-2025 годы», утвержденной Указом Президента Республики Узбекистан от 5 июля 2021 года.

Предложения и выводы по внедрению единой методики проведения как трасологических экспертиз, так и судебных экспертиз в целом, были использованы при разработке пункта 16 «Дорожной карты по дальнейшему совершенствованию судебно-экспертной деятельности в 2019-2020 годы», утвержденной Постановлением Президента Республики Узбекистан от 17 января 2019 года и при формировании абзаца 3 пункта 6 Указа Президента Республики Узбекистан «О мерах по совершенствованию судебно-экспертной системы в Республике Узбекистан» от 5 июля 2021 года, что, в свою очередь, послужило повышению научной обоснованности и достоверности экспертных заключений.

Достоверность результатов исследования. Результаты исследования были обоснованы международно-правовыми актами, национальным законодательством, передовым международным опытом в области правоприменения, а также результатами социологических опросов, интервью, анализа статистических данных. Выводы, предложения и рекомендации апробированы, а результаты исследования опубликованы в ведущих отечественных и зарубежных изданиях. Полученные результаты одобрены компетентными органами и внедрены на практике. В диссертации были обобщены статистические данные Главного экспертно-криминалистического центра МВД Республики Узбекистан и Республиканского центра судебной экспертизы им. Х.Сулеймановой за 2016–2020 годы, результаты опроса 200 практикующих врачей, итоги 1000 трасологических обследований, были изучены и проанализированы существующие методики РЦСЭ.

Научное и практическое значение результатов исследования. Научная значимость исследования проявляется в использовании его теоретических выводов, предложений и рекомендаций при комментировании дальнейшей исследовательской деятельности, судебной, следственной и экспертной практики, процесса законотворчества в области судебной экспертизы, толкования норм,

касающихся данной сферы и уголовно-процессуального законодательства, дальнейшего совершенствования методологии данного вида исследования, в научно-теоретическом обогащении таких предметов как криминалистика, трасологическая экспертиза, и в образовательном процессе юридических образовательных учреждений.

Практическая значимость результатов исследования послужит борьбе с преступностью, повышению эффективности судебно-трасологических экспертиз, назначаемых по ДТП в судебно-экспертных учреждениях страны, обоснованности и достоверности заключений таких судебных экспертиз, устранению проблем и недостатков в назначении и проведении судебных экспертиз данной категории.

Внедрение результатов исследования: на основе результатов совершенствования трасологического исследования следов, оставленных в результате совершения дорожно-транспортного происшествия:

предложение о необходимости возложения на Министерство юстиции Республики Узбекистан в соответствии с законодательством полномочия по координации деятельности государственных судебно-экспертных учреждений Республики Узбекистан и осуществлению научно-методического руководства, было использовано при разработке части третьей статьи 26 Закона Республики Узбекистан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Узбекистан в связи с совершенствованием деятельности отдельных государственных органов и организаций» от 10 мая 2019 года (справка Комитета Законодательной палаты Олий Мажлиса Республики Узбекистан по противодействию коррупции и судебно-правовым вопросам за № 06/1-05/248 от 21 января 2021 года). Внедрение данного предложения послужило повышению эффективности судебно-экспертной деятельности;

предложение об утверждении единой методики определения и проведения единых судебных экспертиз, проводимых государственными учреждениями судебной экспертизы и экспертными подразделениями соответствующих государственных органов были использованы при разработке 16 пункта «Дорожной карты» по дальнейшему совершенствованию судебно-экспертной деятельности в 2019-2020 годах, утвержденной Постановлением Президента Республики Узбекистан от 17 января 2019 года (справка Организационного Департамента МВД Республики Узбекистан № 33/03-01/2472 от 17 сентября 2021 года). Внедрение данного предложения послужило проведению исследований трасологической экспертизы по дорожно-транспортным происшествиям на основе единой методики, единообразной оценке следов и признаков, выявленных при исследованиях всех судебных экспертов, а также результатов исследований, а также повышению научной обоснованности, достоверности и объективности заключений исследований;

предложения по подготовке международных документов и реализации совместных программ с ведущими зарубежными судебными, исследовательскими и другими организациями были использованы при формировании абзаца 3 главы 6 «Концепции развития судебной экспертизы в Республике Узбекистан на

2021-2025 годы», утвержденной Указом Президента Республики Узбекистан от 5 июля 2021 года (справка Организационного Департамента МВД Республики Узбекистан за №33/03-01/2472 от 17 сентября 2021 года). Внедрение этого предложения послужило повышению научной обоснованности, достоверности и объективности заключений всех видов экспертиз, в том числе трасологических экспертиз по ДТП;

результаты научного исследования, в том числе подготовленные на его основе учебно-методические и учебно-практические пособия, эффективно используются при преподавании курсантам очной формы обучения и слушателям факультета заочного обучения Академии МВД Республики Узбекистан таких дисциплин как «Криминология», «Обеспечение следственных и оперативно-розыскных мероприятий», «Трасологическая экспертиза», в образовательном процессе Ташкентского государственного юридического университета, при подготовке учебной (научной) программы по предмету «Судебная экспертиза» и в «Учебных курсах повышения квалификации адвокатов» в Центре повышения квалификации юристов при Министерстве юстиции.

Апробация результатов исследования. Основное содержание и научные результаты диссертационного исследования были апробированы на 6 международных и республиканских научных конференциях.

Опубликование результатов исследования. Всего по теме исследования было опубликовано 19 научных статей, в том числе 13 научных статей (из них 3 - за рубежом) в рекомендованных к публикации основных результатов диссертации научных журналах.

Объем и структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих в себя восемь параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложения. Объем диссертации составляет 152 страницы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** диссертации (аннотации докторской (PhD) диссертации) подчеркивается актуальность и необходимость темы исследования, соответствие исследования основным приоритетным направлениям развития науки и технологий республики, степень изученности исследуемой проблемы, связь темы диссертации с научно-исследовательской работой высшего образовательного учреждения, в котором выполняется диссертация, цели и задачи исследования, объект и предмет, методы, научная новизна и практический результат исследования, достоверность результатов исследования, научно-практическая значимость результатов исследования, их актуальность, освещаются апробация результатов исследования, публикация результатов, объем и структура диссертации.

Первая глава диссертации **«Криминалистическое значение судебно-трасологической экспертизы по дорожно-транспортным происшествиям»**, посвящена сущности и основным задачам судебно-трасологической экспертизы по дорожно-транспортным происшествиям, дорожно-транспортным происшествиям, при которых может быть назначена судебно-трасологическая экспертиза, общей классификации следов и телесных

повреждений в дорожно-транспортных происшествиях и общему определению несчастных случаев.

Диссертант обобщил вышеперечисленные задачи диагностического исследования, проводимого в рамках трасологической экспертизы по ДТП, в связи с актуальностью трасологической экспертизы по ДТП, значимостью объектов и задач данного вида экспертизы, основываясь на мнения специалистов в этой области (Я.В. Васильев, С.А. Евтюков, А.М. Кривицкий, Н.М. Кристи, Н.П. Майлис, Ю.Б. Суворов, В.С. Тишин и других) показал существование следующих задач и необходимость их решения: 1) изучение характеристик и состояния объекта; 2) изучение отражения предмета; 3) расследование результатов инцидента; 4) взаимозависимость происшедших событий.

В диссертации на основе изучения специальной литературы, результатов опросов среди практиков, изучения мнений экспертов и исследований, проведенных в РЦСЭ им. Х.Сулеймановой, в авторской интерпретации сформированы модели промежуточных ситуаций, необходимых для эффективной организации и проведения ситуационных исследований ДТП.

Ситуационные трасологические исследования ДТП включают следующие промежуточные ситуации: а) модели, которые должны быть; б) модели, которые могут быть; в) модели, которые не могут быть.

Такой подход к ситуационным исследованиям позволяет выполнять ситуационные задачи по определению механизма события, точно определить, какие именно действия, в какой последовательности, а также, с какой целью применялись при необходимости.

В диссертации на основе обобщения сведений специальной литературы по методике проведения трасологических экспертиз ДТП, автором был проведен анализ судебно-экспертных мероприятий ДТП и результатов исследований, проведенного специалистами РЦСЭ им. Х. Сулеймановой, и при этом выделены следующие виды наездов на пешеходов:

виды наездов в зависимости от типа транспортного средства, сбившего пешехода: наезд автомобиля на пешехода; наезд грузовика на пешехода; наезд на пешехода вагонным общественным транспортом (автобус, троллейбус, трамвай); наезд двухосным транспортным средством (мотоцикл) на пешехода;

виды наездов в зависимости от механизма нанесения удара пешеходу и положения пострадавшего в момент наезда: фронтальные (лобовые) удары; наезд на пешехода передним краем автомобиля и одновременное отбрасывание его вперед и в сторону; лобовой удар, возникающий при переходе пешехода или попадании тела под автомобиль, при попадании человека под автомобиль без касания колес; наезд при попытке объехать пешехода; наезд на человека в двухосном транспортном средстве; падение пешехода на бок (иногда сверху) транспортного средства; наезд на пешехода, стоящего или находящегося в аналогичном положении; наезд на пешехода, лежащего или находящегося в подобном положении; наезд на пешехода, движущегося попутно или навстречу движению транспортных средств;

наезд на одну (два или более групп) группу пешеходов;

оказание пешехода между двумя автомобилями и другие виды.

Диссертант на основании мнений В.Д. Балакина, А.И. Головченко, А.Г. Егорова, Н.Ю. Жигалова, И.А. Кантора, И.В. Киселевича; Ю.Г. Корухова, И.К. Коршакова, А.М. Кривицкого, Н.П. Майлиса, П.П. Смольякова, А.Г. Сухарева, В. А Ярмаки и других а также анализа специальной литературы по данной области дал следующее определение понятию «трасологические следы»: «Трасологический след – это такое изменение, при котором устройства одного объекта приводят к его отображению на другом объекте». Такие следы называются обратными следами внешнего строения.

В результате исследования и анализа основными элементами понятия «след» в диссертации признаны следующие: 1) след - материальное выражение преступления; 2) след - отображение материальной действительности в разных измерениях; 3) след - источник информации об изменении объективной действительности в результате того или иного действия; 4) след - сигнально-символическое представление информации и ее данных; 5) след - как совокупность символов представляет собой не только материальную форму, но и отдельные предметы, группы или несколько предметов, процессов или событий, их свойства и взаимосвязи, а также наличие между ними структурной связи; 6) следы имеют криминалистический характер.

Диссертант на основании анализа мнений А.И. Головченко, Н.Ю. Жигалова, И.А. Кантора, Ю.Г. Корухова, Н.П. Майлиса, П.П. Смольякова, В.А. Ярмака и других, а также результатов социологических исследований представил следующее авторское определение понятию «материальный след»:

В судебной трасологии материальный след – это информация, находящаяся в причинной связи с произошедшими в материальной среде изменениями в результате совершения преступления, которые являются указанием на определенные вещи, их взаимосвязь и воздействие, свойства и материальные отражения, а также наличие между ними структурных связей.

В диссертации предлагается авторская интерпретация классификации трасологических следов на основе понятия «след» и анализа видов следов.

На основе анализа судебно-экспертной практики предлагается разделить следы, образующиеся при дорожно-транспортных происшествиях, связанных с наездом на пешеходов, на три основных вида, а именно: специальные, специфические и неспецифические следы.

Специальные следы – это следы (и символы), которые формируются в ходе одного и того же типа процесса ДТП. Специфические следы – это следы, общие для всех типов, а не только для определенного типа наезда на пешехода. Неспецифические для наезда на человека следы, с другой стороны, представляют собой разрывы, связанные с различными условиями, такими как швы, образованные свисанием и растяжением материала на чем-либо, включая соединения с наименьшим сопротивлением.

Авторский анализ судебно-трасологической практики, основанный на результатах социологического исследования, помимо вышеизложенного, выявил общие признаки сильного контакта с телом человека и одеждой, оставшиеся

в транспортном средстве во время столкновения тела человека с лобовым стеклом, а также специальные и специфические следы наезда; определил и описал различные следы, которые могут оставаться на обуви в зависимости от типа наезда на пешехода.

Диссертант соглашается с мнениями Ю.Г. Корухова и И.В. Киселевича о том, что есть некоторые проблемы в результате совершения наезда на человека, стоящего или близкого к нему, в определении того, образовались ли следы в результате автомобильной аварии или иного происшествия, не связанного с аварией, и выделил следующие признаки:

1) основными признаками, отличающими порезы на материалах одежды, образованные из битых стекол любого типа, от колото-режущих повреждений, являются:

срезы, полученные от стекла, имеют разную форму - дугообразные, ломаные линии; в большинстве случаев оба конца их отходят на большую длину с поверхностным разрезом; противоположные края надрезов, образованных из куска стекла, не совпадают по форме - один край срезан ровно, а противоположный край неровный и разделен волокнами; при осмотре под микроскопом свободные концы нитей повторяются на разной длине по краям срезов; свободные концы нитей не перпендикулярны плоскости материала; бывают нити, волокна которых обрезаны на разном уровне, концы отдельных волокон смяты или сдвоены; когда имеются несколько надрезов от стекла, они могут пересекаться в разной форме; за пределами режущей кромки на расстоянии нескольких миллиметров вдоль среза будут пересекаться волокна; в большинстве случаев наблюдается проникновение осколков стекла в материал одежды.

2) обосновано наличие дополнительных отличительных знаков надрезов, образованных из кусков стекол транспортных средств:

большое количество мелких надрезов; разные формы и размеры надрезов; обосновано наличие множества поверхностных надрезов наряду с открытыми.

Вторая глава диссертации **«Опыт некоторых зарубежных стран в судебно-трасологической экспертизе и существующие проблемы в судебно-трасологической экспертизе ДТП»** на основании практического опыта судебно-экспертных учреждений нашей и зарубежных стран исследованы общая методика судебно-трасологической экспертизы, назначаемой по ДТП, опыт некоторых зарубежных стран в проведении судебно-трасологических экспертиз, имеющиеся проблемы в сфере судебно-трасологических экспертиз ДТП.

Автор выдвинул идею о том, что в литературе по трасологической экспертизе, изданных нашими учеными, не освещены вопросы трасологической экспертизы следов аварии. Отметив, что РЦСЭ им. Х. Сулеймановой проводит трасологические исследования следов дорожно-транспортных происшествий, в основном, на основе методик, разработанных в Российской Федерации, Украине или Республике Беларусь, автор приходит к мнению, что у судебных экспертов судебно-экспертных учреждений нашей республики не существует единой методики по проведению трасологических экспертиз ДТП. Это мнение основано

на результатах анкетирования, проведенного в рамках диссертационного исследования.

В работе предложена методика проведения такого экспертного исследования, согласно которому нужно следовать следующим аспектам: 1) подготовка экспертизы; 2) осмотр транспортного средства; 3) описание, обмер, фотография транспортного средства, обнаруженные на нем следы; 4) осмотр одежды и обуви; 5) описание, измерение, фотографирование объектов исследования и обнаруженных в них следов; 6) проведение исследования под микроскопом и при необходимости в ультрафиолетовом свете; 7) анализ выявленных следов с моделированием ситуации; 8) оценка результатов исследования и формирование окончательных выводов; 9) визуальное приложение к экспертному заключению - подготовка фототаблиц; 10) составление экспертного заключения.

Диссертант отметил, что эксперт, следователь (судья, прокурор, дознаватель) играют ключевую роль в раскрытии преступлений только тогда, когда они регулярно взаимодействуют при осуществлении процессуальных действий.

В работа рассмотрена деятельность судебно-экспертных учреждений таких стран, как страны СНГ, КНР, Грузия, ФРГ, Литва, Великобритания, Нидерланды, Италия, Япония, США, Швеция, Южная Корея и Франция, законодательство этих стран о судебно-трасологической экспертизе и особенности проведения трасологических экспертиз. При этом рекомендуется широко использовать специфический естественно-исследовательский метод проведения трасологических экспертиз, применяемый в судебно-экспертных учреждениях стран СНГ. Этот метод в основном используется при изучении механизма ДТП. Естественно-исследовательский метод исследования позволяет определить тяжесть повреждений, полученных на теле в результате ДТП, в зависимости от скорости движения транспортного средства в момент наезда.

В отличие от других стран, в ФРГ, Литве, Великобритании, Нидерландах, Италии, Японии, США, Швеции, Южной Кореи и Франции в трасологических исследованиях следов ДТП, наряду с традиционными криминалистическими методами, используются экспериментальные методы. При этом с помощью транспортных средств и манекенов в специальных лабораториях и криминалистических полигонах создаются реальные условия дорожно-транспортных происшествий.

В диссертации сделан вывод о перспективности использования вышеуказанного опыта зарубежных стран для дальнейшего совершенствования криминалистического обеспечения следственных и доследственных расследований ДТП.

С учетом перспектив использования опыта развитых зарубежных стран для дальнейшего совершенствования криминалистического обеспечения следственных и доследственных расследований предлагается на системной основе наладить сотрудничество между государственными судебно-экспертными учреждениями нашей страны и зарубежными учреждениями.

На основе анализа судебно-экспертной деятельности в стране и обобщения полученных результатов исследования выявлены следующие проблемы и недостатки проведения трасологических экспертиз при ДТП:

несвоевременное или позднее назначение судебных экспертиз при дознании или расследовании несчастного случая (данная проблема была выявлена на основании статистики судебно-экспертных мероприятий);

искажение вопросов, которые должен решить эксперт, которые указываются в решении лица (органа), назначающего трасологическую экспертизу ДТП (вопросы, не входящие в компетенцию эксперта-трасолога или имеющие юридический характер);

непредоставление эксперту объектов исследования и иных материалов, имеющих значение для дела, при назначении трасологических экспертиз, а в ряде случаев предварительная экспертиза объекта исследования не организована органом (лицом), назначившим экспертизу (данный вывод основан на статистике по РЦСЭ им. Х. Сулеймановой);

отсутствие единой научно обоснованной методики проведения трасологических экспертиз ДТП в судебно-экспертных учреждениях страны.

Данные проблемы были выявлены на основе опросов, проведенных в рамках диссертационного исследования.

Диссертант на основании анализа назначения и проведения трасологических экспертиз судебными экспертами также выявил ошибки, часто допускаемые при проведении трасологических экспертиз и являющиеся серьезными проблемами в этой области.

Автор утверждает, что используемые в Законе Республики Узбекистан «О судебной экспертизе» термины «исследование» и «проверка» не в полной мере охватывают сущность криминалистики. Любой предмет, предъявленный при проведении судебной экспертизы, подлежит исследованию с применением научных методик судебной экспертизы.

Процесс экспертного исследования состоит как минимум из четырех этапов: 1) предварительное исследование; 2) детальное исследование (отдельные исследования; эксперимент эксперта; сравнительные исследования); 3) оценка (обобщение) результатов исследования и формирование выводов (окончательного ответа); 4) оформление результатов исследования (заключительный этап).

Каждый этап дает возможность подготовиться и перейти к следующему. Также возможно, что предыдущий этап будет повторен после следующего этапа. Обоснованный выбор метода судебной экспертизы, применение каждого метода в определенной последовательности и использование в процессе законов и методов других дисциплин, требования к эффективному выполнению каждого этапа и возможность модификации или использования средств показывает, что в процессе судебных экспертиз проводятся научные исследования, а не проверки. Поэтому предлагается заменить слова «исследование» и «проверка», определенные в Законе «О судебной экспертизе», термином «исследование».

Согласно мнению диссертанта, судебный эксперт может проводить все вышеперечисленные комплексные исследования в рамках одного вида

экспертизы, так как судебный эксперт, работающий в судебно-экспертных учреждениях, вправе самостоятельно проводить несколько видов судебных экспертиз. В силу указанной выше специфики комплексных экспертиз, экспертиза судебного эксперта с использованием разных методов и приемов в рамках одной специальности комплексной экспертизой не является, а экспертизу судебного эксперта с использованием методов разных (нескольких) специальностей следует рассматривать как комплексную экспертизу.

На основании вышеизложенного предлагается внести в пункт 1 статьи 19 Закона Республики Узбекистан «О судебной экспертизе» следующее дополнение: «Судебная экспертиза может производиться несколькими судебными экспертами одной (комиссионная судебная экспертиза) или разных судебно-экспертных специальностей (комплексная судебная экспертиза) либо экспертом, имеющим достаточную квалификацию по разным судебно-экспертным специальностям». Также предлагается статью 21 настоящего Закона дополнить пунктом 2 следующего содержания: «Комплексная судебная экспертиза проводится одним или несколькими судебными экспертами с использованием специальных знаний по различным судебно-экспертным специальностям».

В работе показано, что Закон о судебной экспертизе имеет ряд других проблем, связанных с юридическими терминами. В целях их устранения предлагается в третьем и шестом абзацах статьи 3 Закона Республики Узбекистан «О судебной экспертизе» слово «хозяйственный» заменить словом «экономический», в части второй статьи 25 заменить фразу «гражданские и хозяйственные дела» на «гражданские и экономические дела», а название главы 4 «Финансирование, организационное, научно-методическое и информационное обеспечение судебно-экспертной деятельности» изменить на «Финансирование, организационное, научно-методическое и информационное обеспечение судебно-экспертной деятельности. Повышение квалификации и правовых знаний судебных экспертов».

Диссертант на основе анализе судебно-экспертной практики, выявил проблемы и ошибки при назначении и проведении трасологических экспертиз в целом и предложил для их устранения:

определить единую судебную экспертизу, проводимую государственными судебно-экспертными учреждениями, и утвердить единую межведомственную методику их проведения;

предложил усовершенствовать научную базу решения криминалистических вопросов и разработать единый научно-методический подход.

В третьей главе диссертации «Основные направления совершенствования методики судебно-трасологической экспертизы по ДТП» разработана единая методика судебно-трасологической экспертизы, которая позволяет по основным признакам следов на транспортных средствах и одежде пострадавших во время наезда, а также по следам образовавшимся в результате ДТП определить положение лиц, находящихся в автомобиле в момент ДТП, место нахождения пострадавшего в автомобильном салоне во время ДТП, обстоятельства выпадения пострадавшего из транспортного средства.

В ходе исследования были изучены следы на транспортных средствах и одежде потерпевшего и их основные особенности при наезде на пешеходов в различных положениях.

Согласно выводам, сделанным в специальной литературе (Азимова И.А, Балакин В.Д, Киселевич И.В, Коршаков И.К, Корухов Ю.Г, Ромаданова Т.А, Хамраева Ф.А, Чуряков Е.И.) и анализу судебной экспертной практики, в методике трасологической экспертизы ДТП, эти следы условно называются «классическими следами». В дополнение к классическим данным, в целях дальнейшего обогащения существующей методики, было отдельно остановлено на обстоятельствах наезда на группу лиц при ДТП. Основываясь на анализы практической деятельности и результаты социологического опроса, проведенного по диссертации, были выявлены следующие признаки такого наезда:

передняя часть автомобиля имеет повреждения широко и большого характера, иногда эти повреждения напоминают следы, которые образуются при столкновении автомобиля с другим транспортным средством. В таких случаях при трасологической экспертизе задаются преимущественно ситуативные (ситуационные) вопросы;

следов несколько: они распределены по вертикали и продольным линиям, и по всей ширине передней части автомобиля, на определенном расстоянии друг от друга. Иногда на передней части транспортного средства обнаруживаются следы наезда на одного человека, а на боковых деталях – следы наезда на другого человека (первый – удар пострадавшего спереди, второй – удар пострадавшего сбоку);

под воздействием ряда факторов в одной из вышеперечисленных групп следы могут закончиться следами от падения пострадавшего на лобовое стекло или крышу кузова, а во второй группе - со следами от падения пострадавшего на край капота и крыла (выбрасывание второй жертвы из-под крыла наружу).

Приведенные выше взгляды поддержали 71% опрошенных при проведении диссертационного исследования респондентов.

Уникальная методика отслеживания дорожно-транспортных происшествий также должна отражать особенности редких видов, таких как касание борта транспортного средства и наезд в необычных условиях. Поэтому в диссертации исследуются особенности редких видов ДТП, такие как: контакт с транспортным средством и наезд в необычных условиях, и вырабатываются соответствующие признаки. В диссертации классифицируется ДТП, при котором транспортное средство своим боком сбивает пешехода.

Диссертант утверждает, что следы, повреждения и кровоподтеки на одежде и обуви потерпевшего позволяют выяснить:

тип транспортного средства, сбившего пешехода во время ДТП; часть или детали транспортного средства, оставившие след; направление движения транспортного средства, положение пешехода до и после столкновения; состояние водителя и пассажиров внутри автомобиля; можно определить модель транспортного средства, сбившего пешехода во время аварии, а иногда и тип транспортного средства.

На основании изложенного разработаны следующие основные закономерности образования следов на одежде и обуви пешеходов, стоявших прямо и находящихся в близком к ним положениях:

в зависимости от площади воздействия, силы удара, расположения центра тяжести тела пешехода, стадий воздействия существуют две группы следов: первичные - располагаются на выступающих частях кузова автомобиля и вторичные - на капоте (лобовом стекле) или опрокидывании на крышу кузова не касания капота;

следы распределяются в одном направлении движения (спереди назад): бампер автомобиля - капот - лобовое стекло - крыша кабины;

направление действия образующих следы сил при образовании первичных следов - следы воздействия на тело человека на деталях передней части автомобиля могут образовываться на его капоте, решетке радиатора, бампере, под и над бампером, осветительных и малых фарах, табличке с госномером, на передней части крыльев;

края следов ударов на перечисленных выше деталях следы столкновения ровные, дно ровное, овальной формы без царапин и порезов;

при достаточно больших изгибах металлических деталей наблюдаются трещины по краям смятия, иногда осколки таких материалов смещаются, вследствие таких смещений за счет бесконтактной деформации металла трещин в красочном слое не наблюдается;

в смятых или искривленных местах можно обнаружить слой лака и других материалов, трение без следов царапин и других видов твердых предметов. Таким следам трения сопутствуют следы трения на одежде пострадавшего или обратные следы рельефа ткани одежды. Следы трения одежды состоят из взаимно параллельных мельчайших полосок, часто содержащих микрочастицы волокон материала одежды, либо оставшихся от синтетического материала, представляющих собой частицы в виде прозрачной пленки, сгорающей под действием трения материала;

на деталях автомобиля могут оставаться следы крови, эпидермиса и других частей человеческого тела, волосы (такие следы проверяются в судебно-медицинских экспертизах);

при столкновении тела человека о лобовое стекло автомобиля остаются отличительные следы, поверхность которых резко отличается от следов, оставленных предметами с ограниченной поверхностью соприкосновения (камнями, палками и т.п.). Следы, оставленные объектами, с ограниченной поверхностью соприкосновения имеют точечный центр столкновения и одиночную радиальную трещину, стекло при этом практически не имеет трещин. Повреждения головы или локтей человека, напротив, имеют широкий центр столкновения, многочисленные радиальные и концентрические трещины, а в наружном слое наблюдаются осколки стекла. Если столкновение вызвано касанием головы пешехода, то центр столкновения будет один. Если пострадавшему нанесен удар не только по голове, но и по плечу или локтю, то повреждение в окне будет иметь два центра столкновения, а иногда при ударе пострадавшего также по голове,

плечу и локтю будет иметь место три центра столкновения. В некоторых случаях в центре столкновения можно обнаружить пятна крови и волосяные волокна, вдавленные в имеющиеся трещины.

В диссертации научно обоснованы основные признаки следов в транспортном средстве и на одежде потерпевшего при наезде на пешехода, находящегося горизонтально (лежащего) и близко к нему положению, а также сидящего. Приведенные выше мнения поддержали 78,6% респондентов при опросе по диссертации.

В целях создания единой методики трасологических экспертиз, назначенных по ДТП, отдельно были рассмотрены случаи, когда пострадавший был неподвижен или находился в движении во время ДТП, особенности наезда на пешеходов грузовиками или транспортом вагонного типа (автобусом), когда пострадавший находился в движении или стоял во время ДТП, воздействие на одежду и обувь потерпевшего для изучения признаков, для дальнейшего выявления признаков того, что потерпевший находился в одном и том же положении при первоначальном столкновении с транспортным средством, для изучения следов столкновения людей в двухосном транспортном средстве, на основе анализа практики государственных судебно-экспертных учреждений в зависимости от того, кто управлял автомобилем во время ДТП были рассмотрены возможности определения статуса наезда транспортного средства.

Определение того, двигался или не двигался пешеход во время ДТП аварии, является одной из самых сложных задач, стоящих перед экспертизой. В настоящее время в судебно-экспертных учреждениях страны не разработана единая научно обоснованная методика решения данного вопроса. Этот вопрос может быть решен одновременным осмотром транспортного средства, одежды и обуви потерпевшего с учетом особенностей и локализации телесных повреждений потерпевшего (на основании судебно-медицинского заключения). Если потерпевший двигался по ходу движения транспортного средства или в обратном направлении и переходил дорогу с нормальной скоростью, то признаки таких перемещений не отражаются ни на транспортном средстве, ни на одежде и обуви потерпевшего. Лишь в отдельных случаях можно предположить, что во время наезда потерпевший стоял или двигался, исследуя следы трения, имеющиеся на подошве обуви, которые хорошо выражены.

В диссертации исследуются следующие особенности наезда на пешеходов грузовиками и общественным транспортом вагонного типа (автобусом):

наезд на пешехода различными грузовыми или транспортными средствами вагонного типа (например, трамваем) обычно характеризуется отсутствием стадий, связанных с отбрасыванием тела человека: после первоначального удара тело пешехода отбрасывается вперед или в бок, а не к капоту или лобовому стеклу. Такое столкновение заканчивается тем, что транспортное средство пересекает тело пострадавшего. В некоторых случаях, когда столкновение произошло только с микроавтобусами, из-за их сравнительно небольшой высоты тело пострадавшего может быть выброшено в лобовое стекло микроавтобуса;

Наезд пешехода на транспортное средство с высокой передней частью характеризуется не отбрасыванием тела пострадавшего, а в основном следующими различными следами, характерными для наезда на пешехода в вертикальном положении:

овальная форма выпуклостей на выступающих частях автомобиля и сглаженность овальных краев;

отсутствие в таких вмятинах следов трения, сколов краски и т.п.;

локализация следов по одной вертикальной линии;

ширина и расположение кровоподтеков, которые можно сравнить с органами человеческого тела по размеру, расположению и форме;

наличие следов взаимодействия с телом и одеждой человека.

Транспортные средства, предназначенные для перевозки больших грузов, не оставляют следов контакта с телом и одеждой человека, такие следы могут присутствовать на автобусах и маршрутках.

В диссертации изучены возможности определения положения пассажиров автомобиля в момент ДТП, а также состояния падения с транспортного средства в зависимости от одежды участников ДТП. По результатам исследования были выявлены признаки, позволяющие сделать однозначный вывод о том, где сидел человек в салоне автомобиля: на правом или левом сиденье.

По результатам исследований, проведенного диссертантом, были выявлены следующие признаки, указывающие на нахождение человека на водительском месте в автомобиле:

вышеуказанные следы на одежде пострадавшего, расположенные в одностороннем порядке с левой стороны (в автомобилях с правым рулем - с правой);

разрушение деталей салона этой стороны, иногда наличие нитей и волокон материала одежды;

разрывы, вызванные зацепкой брюк (чаще правой штанины) или юбки на руль;

в некоторых случаях разрывы, вызванные рулем, на передней части рубашки (другой одежды) и на груди;

следы крови на водительском сиденье (кровотечение у одного из пассажиров);

иногда на педалях автомобиля остаются следы трения, соответствующие рельефу подошвы обуви или следы трения обуви с таким рельефом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате научного исследования по диссертации на тему: «Трасологическое исследование следов, оставленных в результате дорожно-транспортного происшествия» предлагаются следующие основные выводы и рекомендации, имеющие научно-теоретическое и научно-практическое значение:

I. Теоретические заключения:

1. Обоснованы основные задачи трасологической экспертизы ДТП, краткая классификация ДТП, по которым можно назначать трасологические экспертизы и

общая классификация следов, образующихся в результате ДТП, актуальность трасологической экспертизы ДТП, объекты и задачи данного вида экспертизы. На основе анализа практики судебно-экспертных учреждений указаны виды дорожно-транспортных происшествий, при которых могут быть назначены трасологические исследования следов транспортных средств и различных следов, оставленных на них.

2. На основании анализа судебно-экспертной деятельности были классифицированы по различным признакам случаи наездов на пешеходов.

3. В теории трасологии изучаются основные элементы понятия «след», которые должны присутствовать в толковании понятия «след»: 1) след – это, прежде всего, отражение преступного события в материальном плане; 2) след – отражение материальной действительности, выраженное в разных измерениях; 3) следы - являются носителями информации об изменении объективной действительности в результате совершения тех или иных действий; 4) следы - посылочное представление содержащейся в них информации и данных; 5) следы в качестве знаков существуют не только в материальной форме, но следы могут существовать и как отдельные предметы, группы или несколько однородных предметов, процессов и событий, их свойства и взаимодействия, а также наличие или отсутствие между ними структурных связей; 6) следы носят криминалистический характер.

4. В ДТП, связанных с наездами на пешеходов, следы, которые могут образовываться на одежде пешеходов, подразделяются на три основных уровня, такие как специальные, специфические и неспецифические следы, и каждому из них приводится авторитетное определение.

5. По результатам изучения методики проведения трасологических экспертиз в зарубежных странах предлагается использовать этот же метод и в нашей стране, отмечая, что методики проведения трасологических экспертиз судебно-экспертными учреждениями стран СНГ практически одинаковы, то есть используют естественный метод. Также в трасологических экспертизах дорожно-транспортных происшествий в Грузии, Японии, США, Швеции, Франции, Южной Кореи, КНР, ФРГ, Литве, Великобритании, Нидерландах и Италии, наряду с традиционными криминалистическими методами, с использованием транспортных средств и необходимого оборудования специальных криминалистических полигонов широко используется экспериментальный метод, при котором формируются реальные условия ДТП.

II. Предложения и рекомендации по улучшению законодательства:

В Закон Республики Узбекистан «О судебной экспертизе» предлагается внести следующие изменения и дополнения, которые раскрывают сущность судебно-экспертной деятельности, информационно-методического обеспечения этой деятельности, четко определяет содержание и правовой статус процессуальных видов судебных экспертиз (в том числе комплексных экспертиз) и совершенствует судебно-экспертную деятельность:

1. Заменить определенный в Законе «О судебной экспертизе» термин «проверка» на термин «исследование»;

2. Внести в пункт 1 статьи 19 Закона «О судебной экспертизе» следующее дополнение: «Судебная экспертиза может производиться несколькими судебными экспертами одной (комиссионная судебная экспертиза) или разных судебно-экспертных специальностей (комплексная судебная экспертиза) либо экспертом, имеющим достаточную квалификацию по разным судебно-экспертным специальностям».

3. Внести в 21 статью Закона «О судебной экспертизе» следующий 2 пункт: «Комплексная судебная экспертиза проводится одним или несколькими судебными экспертами с использованием специальных знаний по различным судебно-экспертным специальностям»;

4. Заменить название главы 4 Закона «О судебной экспертизе» на следующее: «Финансирование, организационное, научно-методическое и информационное обеспечение судебно-экспертной деятельности. Повышение квалификации и правовых знаний судебных экспертов»;

5. В третьем и шестом абзацах Закона «О судебной экспертизе» слово «хозяйственный» заменить словом «экономический», в части второй статьи 25 заменить фразу «гражданские и хозяйственные дела» на «гражданские и экономические дела».

6. В результате анализа судебно-экспертной практики, выявления проблем и ошибок при назначении и проведении судебных экспертиз по дорожно-транспортным происшествиям и в целом, осуществить следующее в качестве путей их устранения:

определение единых судебных экспертиз, проводимых государственными судебно-экспертными учреждениями, и утверждение единой межведомственной методики их проведения;

предлагается усовершенствовать научные основы решения судебно-экспертных вопросов и разработать единый научно-методический подход.

III. Предложения и рекомендации по осуществлению трасологических экспертиз ДТП и совершенствованию их методики:

1. В ходе исследования разработана единая методика проведения трасологической экспертизы ДТП, согласно которому при наезде на пешеходов в различных (в стоячем и близком ему положении, лежа и близком ему положении) положениях, исходя из основных признаков следов на транспортных средствах и одежде пострадавшего, а также следов полученных в результате ДТП, можно определить, находился ли пострадавший в момент ДТП без движения или в движении, кто управлял автомобилем, а также определить состояния падения с транспортного средства.

2. Были обоснованы закономерности механизма образования следов в автомобилях при фронтальном (лобовом) наезде на пешехода, находившегося в стоячем или близко к стоячему положению.

3. Особенности следов, оставленных на транспортных средствах и одежде пострадавших при ДТП в различных ситуациях, выявленные в результате исследования; основные закономерности и следы на одежде и обуви, а также признаки, позволяющие отличить следы наезда на человека от следов наезда на

другие предметы, в том числе животных; особенности наезда на пешеходов грузовым транспортом и транспортом вагонного типа (общественным транспортом); отметины на одежде и обуви потерпевшего, свидетельствующие о том, что во время наезда потерпевший находился в движении или стоял на месте; особенности следов на одежде участников ДТП позволяющие определить, кто сидел на месте водителя в автомобиле во время ДТП и признаки падения с транспортного средства являются основанием для создания единой методики проведения трасологической экспертизы ДТП.

4. В результате исследования разработана единая методика проведения трасологической экспертизы ДТП.

5. Были разработаны научные пособия «Трасологические экспертизы, связанные с дорожно-транспортными происшествиями», «Методика проведения трасологических исследований различных следов на транспортных средствах», «Комплексные экспертизы дорожно-транспортных происшествий» и «Методика трасологического исследования различных следов и повреждений на одежде».

**SCIENTIFIC COUNCIL DSc.31/30.12.2019.Yu.25.02 ON AWARDING
THE ACADEMIC DEGREES OF DOCTOR OF SCIENCE
AT THE ACADEMY OF MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS
OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

**ACADEMY OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS
OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

ZULFUKOROV ABDUVAKHOB ABDUMALIK UGLI

**TRASOLOGICAL RESEARCH OF TRACES AS A RESULT
OF TRAFFIC ACCIDENT**

**12.00.09 – Criminal procedure. Criminalistics,
operational-search law and forensic enquire (juridical sciences).**

**DISSERTATION ABSTRACT
of the doctor of philosophy (PhD) on law sciences**

Tashkent – 2022

The theme of the dissertation for Doctor of Philosophy (PhD) was registered at the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number № B2019.1.PhD/Yu276

The dissertation has been worked out at the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian and English (resume)) on the website of the Scientific council (<https://akadmvd.uz/oz/ads/elon-23-02-2022>) and information educational portal «Ziyonet» (www.ziyonet.uz).

Supervisor: Turabbayev Khusanbek Abdusalomovich
Candidate of law sciences, associate professor

Official opponents: Astanov Istam Rustamovich
Doctor of science in law, professor

Razhabov Bakhtiyor Almakhatovich
Doctor of science in law, professor

Leading organization: University of Public Safety of the Republic of Uzbekistan

The defense of the dissertation will take place on 11 mart 2022, at 14:00 at the meeting of the Scientific council DSc. 31/30.12.2019.Yu.25.02 at the Academy of Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan. (Address: 100197, Tashkent, Intizor St., 68. Uzbekistan. Phone/fax: (+99871) 265-22-52; e-mail: info@akad.mvd.uz).

The dissertation can be reviewed in the Information Resource Centre of the Academy of Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan (registration № 1177), (Address: 100197, Tashkent, Intizor St., 68. Uzbekistan. Phone: (+99871) 265-22-52).

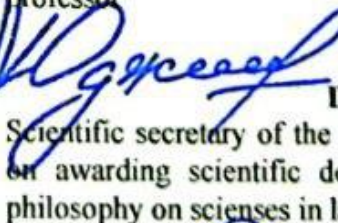
The abstract of the dissertation is distributed on February 26, 2022.

(Protocol of the register № 6 as of February 26, 2022).

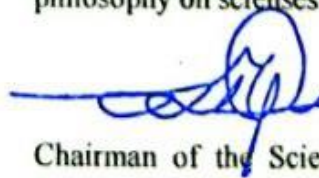




A.S. Tursunov
Chairman of the Scientific council on awarding scientific degrees, doctor of law, professor



Dj.Kh. Yuldashev
Scientific secretary of the Scientific council on awarding scientific degrees, doctor of philosophy on sciences in law, Docent



M.Z. Ziyodullaev
Chairman of the Scientific seminar at the Scientific council on awarding scientific degrees, doctor of law, professor

INTRODUCTION (abstract of PhD thesis)

The aim of the research is to develop scientifically based conclusions, proposals and recommendations for improving the methods of trasological examination of traces as a result of the traffic accident.

The object of the research is the socio-legal relations associated with the conduct of trasological examination of traffic accidents.

The scientific novelty of the research work includes the followings:

the need to entrust the Ministry of Justice with the task of coordinating the activities of state forensic establishments and the implementation of scientific and methodological guidance has been substantiated;

the need to identify a single methodology for the identification and conduct of unique forensic examinations conducted by state forensic establishments and expert units of relevant state bodies has been grounded;

the need to collaborate with the expert establishments of the republic and foreign countries on the established order in conducting research on trasological examination of traces left as a result of the traffic accident has been proven;

the classification of pedestrian collisions during road traffic accidents is made, the traces of pedestrian clothing in traffic accidents are divided into special, specific and non-specific traces, and the stages of tracing examination of the type under discussion are developed.

The implementation of the results of research. Based on the results of improving the trasological research of traces as a result of the accident:

The proposal on the need to entrust the Ministry of Justice with the task of coordinating the activities of state forensic establishments and the implementation of scientific and methodological guidance is used in the development of the Article 26 of the Law of the Republic of Uzbekistan dated on May 10, 2019 «On amendments and additions to some legislative acts of the Republic of Uzbekistan in connection with the improvement of the activities of certain state bodies and organizations» (Reference of the Committee on Combating corruption and judicial issues of the Legislative chamber of the Oliy Majlis of the Republic of Uzbekistan No. 06/1-05/248 of January 21, 2021). The introduction of this proposal has served to increase the efficiency of forensic activities;

The proposal on the need to identify a single methodology for the identification and conduct of unique forensic examinations conducted by state forensic establishments and expert units of relevant state bodies is used in the development of the Paragraph 16 of the «Roadmap» for further improvement of forensic science in 2019-2020, approved by the President of the Republic of Uzbekistan dated on January 17, 2019 (Reference of the Organizational Department of the MIA of the Republic of Uzbekistan No. 33/03-01/2472 dated on September 17, 2021). The introduction of this proposal, the trasological examination of road accidents conducted on the basis of a single methodology, served to uniformly assess the traces and signs identified in the research of all forensic experts, as well as the results of research, increase scientific validity, reliability and objectivity;

The proposal on the need to collaborate with the expert establishments of the republic and foreign countries on the established order in conducting research on trasological examination of traces left as a result of the traffic accident is used in the formation of the third paragraph of Chapter 6 of the «Concept of the development of forensic science in the Republic of Uzbekistan for 2021-2025», approved by the Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated on July 5, 2021 (Reference of the Organizational Department of the MIA of the Republic of Uzbekistan No. 33/03-01/2472 dated on September 17, 2021). The introduction of this proposal has served to increase the scientific validity, reliability and objectivity of the conclusions of all types of examinations, including trasological examinations on traffic accidents;

The results of scientific research, including teaching and methodological manuals prepared on its basis for full-time cadets of the Academy of the MIA of the Republic of Uzbekistan and listeners of the faculty of Correspondence education are being used in teaching science «Criminalistics», «Technical and forensic support of investigative actions and search operations», «Trasological examination», as well as the manuals which are being used in the educational process of Tashkent State Law University, in the preparation of the curriculum on the subject of «Forensic science» and in the «Training courses for lawyers» of the Center for advanced training of lawyers under the Ministry of Justice.

The structure and scope of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters including eight paragraphs, the list of references and appendices. The volume of the dissertation is 152 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (часть I; part I)

1. *Зулфуқоров А.А.* Йўл-транспорт ҳодисаларини тергов қилишда трасологик экспертизанинг имкониятлари // Бердақ номидаги Қорақалпоқ давлат университетининг ахборотномаси. – 2020. – № 4 (46). – Б. 139–142.
2. *Зулфуқоров А.А.* Горизонтал ва шунга яқин ҳолатда, шунингдек ўтирган ҳолатдаги жабрланувчиларни уриб юборишда ҳосил бўладиган излар // Ҳуқуқий тадқиқотлар журнали. – 2020. – № 4. – Б. 80–86.
3. *Зулфуқоров А.А.* Пути совершенствования судебно-экспертной деятельности в Республике Узбекистан // Журнал юридических исследований: Сетевой научный журнал. – Москва, 2020. – №1. – С. 81–86.
4. *Зулфуқоров А.А.* Explanation and classification of traces in the theory of trasological expert // European Science Review Scientific journal. – 2020. – № 1–2. – P. 144–147.
5. *Зулфуқоров А.А.* Янги методик тавсияларни суд-экспертлик фаолиятига татбиқ қилиш масалалари // Ўзбекистон Миллий ахборот агентлиги – ЎЗА Илм-фан бўлими (электрон журнал). – 2020. – Июль. – Б. 61–67.
6. *Зулфуқоров А.А.* Йўл-транспорт ҳодисаси бўйича трасологик экспертизасини ривожлантириш масалалари // Юрист ахборотномаси. – 2020. – № 3. – Б. 112–117.
7. *Зулфуқоров А.А.* Тик турган ҳолатдаги пиёда ни уриб юборишда енгил автомобилларда излар ҳосил бўлишининг қонуниятлари // Ҳуқуқий тадқиқотлар журнали. – 2020. – № 4. – Б. 131–136.
8. *Зулфуқоров А.А.* Комплекс экспертиза тушунчасини такомиллаштириш борасида айрим фикрлар // Жамият ва инновациялар. – 2020. – № 1. – Б. 273–277.
9. *Зулфуқоров А.А.* Мухамеджанова М.М. Кийимдаги механик шикастланишлар трасологик тадқиқотларининг замонавий имкониятлари // Юрист ахборотномаси. – 2020. – № 5. – 1-жилд. – Б. 81–86.
10. *Зулфуқоров А.А.* Трасологик объектлар криминалистик тадқиқотларининг замонавий имкониятлари бўйича айрим фикрлар // Электронный междисциплинарный научный журнал: Жамият ва инновациялар – Общество и инновации – Society and innovations Special issue – 1, № 01 (2020) ISSN 2181–1415. – Б. 171–176.
11. *Зулфуқоров А.А.* Транспорт воситалари тўқнашуви трасологик тадқиқотларининг хусусиятлари // Ўзбекистон Миллий ахборот агентлиги – ЎЗА Илм-фан бўлими (электрон журнал). – 2020. – Б. 95–102.
12. *Зулфуқоров А.А.* Information Support For Forensic Expert Activities Of Forensic Institutions: Current Problems Of Theory And Practice // The American Journal of Political Science Law and Criminology (ISSN – 2693-0803). The USA Journals Volume 03 Issue 01–2021. Impact factor 2021: 5. 952. – Б. 98–102.

13. *Зулфуқоров А.А.* Трасологическая экспертиза и ее роль в исследовании следов дорожно-транспортного происшествия // Стратегия развития современной науки: Междун. сб. науч. статей. – Т.: Академия МВД Республики Узбекистан, 2019. – Б. 176–180.

14. *Зулфуқоров А.А.* Йўл-транспорт ҳодисаси пайтида жабрланувчининг ҳаракатда ёки ҳаракатсиз бўлганлигини аниқлаш // “Tashkent Law Spring” халқаро юридик форум доирасида “Суд экспертиза” мавзuidaги давра суҳбати материаллари тўплами. – Т.: Х.Сулаймонова номидаги РСЭМ, 2019. – Б. 95–98.

II бўлим (часть II; part II)

15. *Зулфуқоров А.А.* Трасологик тадқиқотларнинг замонавий имкониятлари // Фаннинг назарий ва амалий муаммолари: Илмий мақолалар тўплами. – Т.: Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси, 2020. – Б. 293–297.

16. *Зулфуқоров А.А.* Йўл-транспорт ҳодисаларида транспорт воситаси, жабрланувчиларнинг кийим ва пойабзалида ҳосил бўладиган изларнинг таснифланиши // Ўзбекистон Республикасида меҳнат соҳасидаги уч томонлама ижтимоий шерикликнинг ҳолати ва ривожланиш истиқболлари: Республика илмий конференцияси материаллари тўплами. – Т., 2019. – Б. 141–145.

17. *Зулфуқоров А.А.* Суд комплекс экспертизаси бўйича айрим фикрлар // Ўзбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар: Республика 13-кўп тармоқли илмий масофавий онлайн конференцияси материаллари. 1-қисм. – Т., 2020. – № 13. – Б. 12–15.

18. *Зулфуқоров А.А.* Одамни уриб юбориш изларини бошқа объектларни уриб юбориш изларидан фарқлаш // Ўзбекистонда илмий-амалий тадқиқотлар: Республика 13-кўп тармоқли илмий конференция материаллари. 1-қисм (Тошкент, 2020 йил 29 февраль). – Т., 2020. – №13. – Б. 16–18.

19. *Зулфуқоров А.А.* Ички ишлар органларида суд экспертиза муассасаларининг суд-экспертлик фаолиятини амалга оширишдаги ўзаро ҳамкорлиги борасида айрим фикрлар // Ўзбекистон ички ишлар органлари тизимида амалга оширилаётган маъмурий-ҳуқуқий ислохотлар: Республика илмий-амалий конференцияси материаллари. – Т., 2020. – Б. 329–334.

Авореферат «Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси ахборотномаси»
журнали тахририятида тахрирдан ўтказилиб, ўзбек, рус ва инглиз тилларидаги
матнлар ўзаро мувофиқлаштирилди.

Босишга рухсат этилди: 26.02.2022 йил
Бичими 60x45 ¹/₈, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 3,5 Адади: 100. Буюртма: № _____.

Ўзбекистон Республикаси ИИВ Академияси,
100197, Тошкент, Интизор кўчаси, 68

«АКАДЕМИЯ НОШИРЛИК МАРКАЗИ»
Давлат унитар корхонасида чоп этилди.