

DOI:10.26104/NNTIK.2022.45.26.036

Акматова А.Т.

**ЖОЛ-ТРАНСПОРТ КЫРСЫКТАРЫН ИЛИКТӨӨДӨ
СОТТУК-ПСИХОЛОГИЯЛЫК ЖАНА ПСИХОФИЗИОЛОГИЯЛЫК
ЭКСПЕРТИЗА ӨТКӨРҮҮНҮН ӨЗГӨЧӨЛҮКТӨРҮ ЖАНА КӨЙГӨЙЛӨРҮ**

Акматова А.Т.

**ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА
СУДЕБНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ И ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОЙ
ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

A. Akmatova

**FEATURES AND PROBLEMS OF THE PRODUCTION
OF FORENSIC PSYCHOLOGICAL AND PSYCHOPHYSIOLOGICAL
EXPERTISE IN THE INVESTIGATION OF ROAD ACCIDENTS**

УДК: 340.63:343.985.7

Жол-транспорт кырсыктарын иликтөөдө соттук-психологиялык, психофизиологиялык экспертизанын заманбап методологиялык принциптерин жана механизмдерин түшүнүүнүн маанилүүлүгүн баса белгилеп айтуу кыйын, анткени бул билимдер кылмыштарды иликтөөнүн криминалисттик теориясынын өзүндө да, жалпы эле экспертизада да практикалык Сунуштарда колдонулат. Мында автор айдоочунун айдоо учурундагы же авариялык абалдын алдындагы психикалык жана психофизиологиялык ишинин абалы авариялык кырдаалдардын негизги себеби, эң негизгиси адамдардын өлүмүнө жана травмаларына алып келген кесепеттеринен улам келип чыккандыгына көңүл бурат. Жол кырсыгын иликтөөнүн тергөө тажрыйбасын ретроспективдүү изилдөө психологиялык абалды талдоо мезгилинде тергөөнү жетектеген субъекттерде пайда болгон теориялык жана практикалык суроолордун жетиштүү саны, ошондой эле транспорт каражатынын айдоочусу өзгөчө кырдаалды алдын ала турган реалдуу шарттар жөнүндө тыянактарды тастыктайт. Автордун пикири боюнча, изилденип жаткан теманын ушул этабында тергөө өндүрүшүнүн алкагында атайын таанып билүү көндүмдөрүн жана алардын чечмелөөлөрүн практикалык колдонууда процесстик мазмун гана соттук психологиялык жана психофизиологиялык экспертизага берилген деген негизги тыянак чыгарууга болот.

Негизги сөздөр: жол-транспорт кырсыктары, жол, анализ, абал, айдоочу, өзгөчө кырдаал, өлүм, жаракат.

Значимость понимания при расследовании дорожно-транспортных происшествий современных методологических принципов и механизмов судебно-психологической, психофизиологической экспертизы трудно переоценить, так как эти знания используются в практических рекомендациях, как в самой криминалистической теории расследования преступлений, так и в экспертологии в целом. При этом автор акцентирует внимание, что состояние психической и психофизиологической деятельности водителя во время вождения или предаварийной ситуации является первопричиной самих аварийных ситуаций, а самое главное наступивших из-за них последствий, приводящих к гибели и травмам людей. Ретроспективное изучение

следственного опыта расследования дорожно-транспортных происшествий подтверждает выводы, о достаточном количестве теоретических и практических вопросов, возникающих у субъектов, руководящих расследованием в период анализа психологического состояния, а также реальных условий, при которых водитель транспортного средства мог бы предупредить аварийную ситуацию. По мнению автора, уже на этом этапе исследуемой темы, можно сделать основной вывод, что процессуальным содержанием в практическом применении специальных познавательных навыков и их толкования в рамках производства следствия, наделены исключительно судебная психологическая и психофизиологическая экспертизы.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, дорога, анализ, состояние, водитель, аварийная ситуация, гибель, травма.

The importance of understanding the modern methodological principles and mechanisms of forensic psychological, psychophysiological examination in the investigation of road accidents cannot be overestimated, since this knowledge is used in practical recommendations, both in the forensic theory of crime investigation itself and in expertology in general. At the same time, the author focuses on the fact that the state of the driver's mental and psychophysiological activity while driving or before an emergency is the root cause of the emergency situations themselves, and most importantly, the consequences that have occurred because of them, leading to death and injury to people. A retrospective study of the investigative experience of investigating an accident confirms the conclusions about a sufficient number of theoretical and practical issues that arise in the subjects leading the investigation during the analysis of the psychological state, as well as the real conditions under which the driver of the vehicle could prevent an emergency. According to the author, already at this stage of the topic under study, it is possible to draw the main conclusion that the procedural content in the practical application of special cognitive skills and their interpretation within the framework of the investigation is endowed exclusively with forensic psychological and psychophysiological examinations.

Key words: traffic accidents, road, analysis, condition, driver, emergency, death, injury.

Постановка вопросов, по комплексной оценке, психического состояния субъекта управляющего транспортным средством в момент события ДТП и как следствие получение ответов на эти вопросы, способствует эффективному установлению фактов, влияющих на его физическое состояние и возможности адекватно воспринимать предаварийную ситуацию, оценивать обстановку, принимать и реализовывать решения по их предотвращению.

Автор приходит к выводу, что именно оценка результатов комплексного изучения психологического и психофизиологического состояния субъекта управляющего автотранспортом, в последующем отраженная в заключении специалиста, позволяет исключить необоснованную тяжесть наказания и изменения обвинения в ходе установления истины по делу опираясь на соотношение степени вины, причины и последствий ДТП.

По мнению автора, главной проблемой и одновременно индивидуальной особенностью содержания понятия «неосторожность» является ее восприятие в ходе расследования любого преступления, как с точки зрения расшифрованной самой системой уголовного права, так и с позиции науки психологии. В связи с этим перед следственными и судебными органами появляется острая необходимость в использовании специальных научных знаний и привлечении специалистов в области психологии, психиатрии, физиологии, судебной экспертизы.

А как основной проблемой в научной теории и практической деятельности психологической и психофизиологической экспертизы, можно выделить тот факт, что границы познавательной деятельности, определение внутреннего содержания предмета, объекта, задач, пределов их компетенции в настоящее время изучены не в полном объеме и требуют дальнейшего исследования.

Автор, в своем исследовании опираясь на фундаментальные теоретические труды по теории инженерной и юридической психологии, психодиагностики, судебной экспертизы, физиологии человека (Аверьянова Т.В., Бехтерева Н.П., Винберг А.И., Виноградов М.В., Бабаев Э.У., Котик М.А., Коченов М.М., Кудрявцев И.А., Миньковский Г.М., Рубинштейн С.П., Романов В.В., Ратинов А.Р., Ситковская О.Д.) попытался аргументированно выявить специфические особенности, проблемы, и способы разрешения этих проблем на основе научных знаний и рекомендаций по их практическому применению.

Основываясь на общую практику [1] психологической и психофизиологической экспертизы, автор, формулирует задачи, обозначенные следствием перед ними и входящие в их сферу познавательной деятельности:

1. Анализ сформировавшихся аутентичных

признаков психофизиологического состояния водителя, влияющих на возможность события дорожно-транспортного происшествия;

2. Анализ влияния совокупности эмоциональной составляющей на поведение в стрессовой ситуации, включающей в себя черты характера, особенности личности, стрессовую устойчивость;

3. Психотипы субъектов, ставших жертвами дорожно-транспортных происшествий или преступлений связанных с ними;

4. Психотипы виновных в дорожно-транспортных происшествиях или преступлений связанных с ними с учетом индивидуального анализа понимания степени вины и последствий самого преступления.

5. Основываясь на обозначенных общих задачах психологической, психофизиологической экспертизы автор, предлагает разработанную им методику судебно-психологической экспертизы, которая, по его мнению, оптимизирует процесс экспертной оценки по делам о ДТП:

1) Прямой или непосредственный анамнез психологического, психофизиологического поведения исследуемого объекта.

В данном варианте мы предлагаем комплекс, состоящий из психологических приемов и методов, а также специальных методов ретроспективного гипноза. Комплекс предназначен для восстановления, утерянных из-за стресса эпизодов памяти, о событии происшествия и активно применяется в судебно-медицинской экспертизе;

2) Реверсивное исследование психического состояния исследуемого объекта, основано на контролируемом погружении памяти от предшествующих событию элементов к состоявшемуся событию и наступивших последствиях, связанных с состоявшимся событием.

Данный метод базируется на логическом выстраивании последовательности событий и обоснованными, в связи с этим событиями наступившим последствиям;

3) Опосредственный метод основан на аналогии непосредственной причина следственной связи события ДТП с внешними объективными факторами и последствиями, наступившими в психическом поведении субъектов ДТП.

Закономерности данного метода основываются на неучтенных или не просчитываемых обстоятельствах (понятие не просчитываемой вероятности при просчитываемых конечных вариантах исхода событий) [2], влияющих на само событие ДТП.

Вся совокупность перечисленных методик в конечном итоге предназначена для решения специальными методами, применяемыми в психологии и психофизиологии задач, стоящих перед судебно-психологической экспертизой.

А именно:

1) Исследование влияния объективных и субъективных факторов, связанных с психологическим воздействием на субъект преступления и их взаимосвязь с возможностью события преступления и ДТП;

2) Исследование индивидуально-психологических параметров водителя транспортного средства способствующих оптимальному восприятию раздражающих факторов во время движения транспорта.

3) Разработка унифицированных оценочных показателей реверсивной диагностики психических процессов водителя автотранспорта, оказывающих воздействие на его профессиональные навыки до начала эксплуатации автомобиля и в период управления транспортным средством.

4) Практическая реализация предложенных мер на группах с целью апробации промежуточного результата, с задачей разработки конечной методики диагностики психического состояния субъектов, участвовавших в ДТП, авиационных катастрофах, техногенных авариях.

5) Выяснение границ научных исследований в области психологии, психофизиологии человека связанных с дорожными происшествиями.

При этом приведенные выше методики и решаемые с их помощью специальные задачи в своем содержании призваны подтвердить или опровергнуть предположения, связанные с индивидуальными психофизиологическими особенностями участников ДТП.

Данные предположения как правило, возникают у следователя и требуют подтверждения в виде экспертного заключения. Автор в своем исследовании сформулировал примерную постановку вопросов, которую можно использовать в качестве стандартного алгоритма для следователя, при необходимости они корректируются в зависимости от сложившейся следственной ситуации в процессе экспертного исследования:

1) Причина события ДТП заключается в индивидуальных личностных особенностях, внешних факторах, форс-мажорными обстоятельствами;

2) Вероятность возможности предотвращения ДТП, обусловлена психическим состоянием водителя, личностными параметрами характера, индивидуальностью сложившихся условий события ДТП;

3) Влияние состояния психологической и личностной дезориентации на профессиональную компетенцию при стрессовой ситуации;

4) Влияние метода реверсивной диагностики на ситуативное психическое состояние субъекта ДТП в целях преодоления ретроградной дисфункции о событии происшествия применительно от следственной ситуации и условий ДТП (умышленно, по неосторожности, потерпевший, свидетель).

Автор убежден, что при расследовании дорожно-

транспортных происшествий применение методик судебно-психологической экспертизы в полной мере могут способствовать ответить на вопросы связанные с расследованием ДТП и обозначить причину следственные связи их появления. При производстве судебно-психологической экспертизы по дорожно-транспортным происшествиям комплексно анализируются личностные параметры психического состояния субъекта, управлявшего транспортным средством на момент события ДТП его морально психологическое состояние, эмоции, побуждающие факторы [3]. Но определение личностных психологических факторов не является главной задачей экспертизы, а концентрируется в комплексном анализе побуждающих факторов, предшествующих самому дорожно-транспортному происшествию и способствующих его проявлению.

Как правило, индивидуальное психологическое состояние субъекта управляющего транспортным средством это перманентное состояние, обусловленное именно самим этапом вождения, складывающееся из целого ряда условий, дорожной ситуации, настроем в конкретный этап времени, эмоциональным стрессом, внешними и внутренними раздражителями.

Максимально негативное влияние на выполнение водителем своих профессиональных обязанностей оказывает слабая профессиональная компетенция, не способность своевременной концентрации, растерянность, отсутствие мобилизационных способностей. В свою очередь применение методики реверсивного анамнеза при анализе психического состояния водителя транспортного средства в период исследований, проводимых судебно-психиатрической экспертизой, может способствовать определению особенностей психологии возникновения причин и их последствий на любом из этапов следственной ситуации и изменении следственной обстановки.

А в практической познавательной деятельности сыграет важную роль при исследовании и анализе общетеоретических аспектов судебной, судебно-психиатрической и судебно-психофизиологической экспертизы по фактам ДТП.

Теоретически обоснованные и практически подтвержденные методики психологии, применяемые в совокупности с реверсивным методом, позволят восстановить психоэмоциональное состояние исследуемого субъекта на момент ДТП, отследить процесс развития события преступления.

В контексте общих принципов теории психологии это будет определение индивидуальных составляющих особенностей психологии, т.е. раздражительность, причины вспыльчивости, усталость, растерянность, особенность характера. А в контексте прикладной юридической психологии возможность расши-

рить границы исследований в сфере специальных знаний в процессе производства следствия по всем составу преступлений, а не только по ДТП.

Предложенные автором методики позволят не только оптимизировать деятельность судебно-психологической и судебно-психофизиологической экспертизы, но и значительно снизить факты судебных ошибок при анализе дорожно-транспортных происшествий и во время судебного разбирательства.

А сформулированные теоретические и практические приемы и методы производства судебно-психологической экспертизы по фактам дорожно-транспортных происшествий повлияют на унификацию психологических приемов и методов с методами автотехнической экспертизы в решении вопросов индивидуальной вероятности возможности предотвращения водителем события ДТП.

В дальнейшем это позволит проводить индивидуальный качественный отбор водителей при их устройстве на работу, и выбора индивидуальной программы обучения водителей в автошколах. Практика показывает, что оценка профессиональных навыков водителей осуществляется в процессе проведения автотехнической экспертизы, при этом абсолютно не берутся в расчет индивидуальные личностные параметры, связанные с психа типом каждого человека в отдельности.

Анализ возможностей в такие случаи ограничивается усредненными значениями психомоторики человека. Разработка теоретических основ судебно-психофизиологической экспертизы и оценочных ее параметров стало первой попыткой изменить ситуацию. Но правоохранительные органы не оценили ее возможностей и широкого распространения она не получила. При этом не оценив перспектив психофизиологической экспертизы правоохранительные органы достаточно широко применяют в своей деятельности судебно-психологическую экспертизу, предназначенную для решения достаточно широкого спектра вопросов, возникающих перед следствием. Исходя из объема вопросов, обозначаемых следствием, судебно-психологическая экспертиза в своем предназначении обозначает комплексный подход в исследовании особенностей индивидуальной познавательной деятельности объекта исследования в стрессовой ситуации.

Анализируя личностные психологические факторы, влияющие на уровень профессионализма водителя транспорта в различных ситуациях сопутствующих ДТП, мы концентрируем основное направление нашего исследования на вопросы, связанные с прогнозированием поведения и влияния индивидуальных черт характера на события, предшествующие аварийной ситуации и непосредственно самой аварийной ситуации, путем обобщения личностной психологиче-

ской характеристики водителя транспортного средства, его моральных, деловых качеств, степени социальной ответственности.

Учитывая, что надежность человека как индивидуально варьирующее свойство сохранять стабильность и постоянство результатов профессиональной деятельности в условиях возможного усложнения обстановки определяется индивидуальными особенностями различных уровней, автором был рассмотрен ряд из них в качестве коррелятов надежности. В их числе были:

- 1) Типологические свойства нервной системы (сила процессов возбуждения и торможения, уравновешенность нервных процессов, их подвижность);
- 2) Экстра-интровертная направленность личности;
- 3) 7 личностных факторов в типологии Р. Кэттелла (эмоциональная устойчивость, сдержанность, сила влияния социальных норм, смелость, практичность, уверенность, уровень самоконтроля); локус контроля (Дж. Роттер), зависимость, личностная тревожность, агрессивность, а также устойчивая тенденция реагирования в экстремальных ситуациях (С. Розенцвейг) [5].

Следует отметить, что обоснованность выбора перечисленных психологических особенностей как критериев надежности и профессиональной успешности была подтверждена сравнением оценочных показателей при проведении экспериментально-психологического исследования.

В ходе диссертационного исследования автором было обследовано 79 водителя-профессионала Ошского предприятия городского муниципального транспорта и частного предприятия «ШУМКАР-Ош». Весь массив подразделялся на две группы:

- 1) Профессионально состоявшиеся водители, не совершавшие ДТП;
- 2) Водители, совершавшие аварии в течение последних лет.

Результаты опроса с помощью психологических тестов водителя не выявили существенных различий между двумя группами испытуемых. Исследование индивидуально-психологических особенностей, рассматривавшийся в качестве критериев компетентности, выявило, что практически по каждому испытуемому водителю от 60 до 75% водителей могли считаться устойчивыми к стрессовым ситуациям на дорогах, а в совокупности показателей компетентными.

Все водители имели хорошо выраженную эмоциональную устойчивость, уравновешенность, ориентацию на соблюдение социальных нормативов поведения, смелость, не заторможенность, уверенность в себе, умеренно повышенная личностная тревожность, сформировавшаяся за годы работы система личност-

ного контроля поведения, умеренная раздражительность и реагирование на возникающие вызовы, а также допустимый (в пределах социальной нормы) уровень осознания права выбора поведения.

Однако по данным инженерно-эксплуатационной службы Джалал-Абадской пассажирской автобазы, количество водителей, совершавших ДТП, в среднем, составляло 25-30%, то есть более представительную группу, причем это следовало из анализа результатов исследования индивидуально-психологических особенностей. Сопоставление усредненных показателей обеих групп водителей по каждому фактору выявило отсутствие значимых различий между ними. То есть, с одной стороны, мы получили данные, подтверждающие точку зрения, согласно которой не существует индивидуально-психологических особенностей, однозначно предрасполагающих к совершению ошибок и аварий. С другой стороны, очевидны различия между результатами анализа индивидуально-психологических особенностей и статистикой аварийности.

Это привело нас к предположению, что вероятность совершения аварии зависит не от присутствия или отсутствия какого-то конкретного качества у водителей, а от степени выраженности имеющихся качеств и способности их реализации. Представленная позиция теоретически обоснована тем, что любое психологическое свойство можно оценивать, как определенную форму противопоставления, антагонизм, находящийся между имеющимися возможностями выбора своих действий (раздражительность – спокойствие, общительность – замкнутость, профессионализм – дилетантство).

Автор полностью разделяет мнение Н.Д. Левитова, что «психическое состояние является целостной характеристикой психической деятельности и поведения за определенный период времени, показывающей своеобразие протекания психических процессов в зависимости от отражаемых предметов и явлений действительности, предшествующего состояния и психических свойств личности» [6].

На основании анализа теоретических исследований Российского психолога Махнач А.В., который пришел к заключению, что базовой является интегрирующая функция психических состояний, благодаря которой и происходит объединение психических процессов и свойств в целостную совокупность, образующую психологическую структуру личности в определенном временном интервале. При этом, психические состояния детерминируются стабильными чертами личности, которые и обуславливают специфику симптом комплекса психического состояния человека в неблагоприятных условиях [7].

Автор пришел к заключению, что к ним можно отнести коммуникабельность, устойчивость к

стрессовым ситуациям, общительность, способность противопоставления внешним угрозам и вызовам, независимость, и самодисциплина.

При рассмотрении проблемы экспертной диагностики психических состояний, был реализован анализ различных подходов и методов их практического применения в рамках производства расследования по делам о ДТП. При этом, установлено, что существующие психофизиологические методы оценки эмоционального состояния недостаточно тонки и не позволяют дифференцировать состояния, близкие по своим внешним проявлениям, энергетике, но различные по своему специфическому содержанию.

Так же определено, что процесс развития интегративной характеристики, тесно связан с отношением человека к различным сторонам объективной действительности, при этом проявляется в определенных изменениях. Автор разграничил этапы разработки диагностики психического состояния и поведения человека при ДТП.

1) Этап «формирования эмоциональной напряженности» при проявлении наиболее часто встречающихся состояний, способных дезорганизовать психическую деятельность человека.

2) Состояния психической напряженности и фрустрации тесно связаны с целенаправленной активностью. При этом, психическая напряженность способна оказать позитивное влияние на результаты деятельности, поскольку в большей степени, чем фрустрация, подвержена сознательному контролю.

3) Состояние тревоги сходно с ориентировочным рефлексом, поскольку, наряду с активацией, в нем широко представлены отрицательные эмоции.

4) Наиболее дестабилизирующее влияние на деятельность человека оказывает состояние растерянности ввиду острой потребности действовать при отсутствии готовности к этому и наличии недифференцированных переживаний.

Основываясь на представленных позициях, автор, предлагает описание этапов разработки метода реверсивной диагностики психического состояния исследуемого объекта в сложившейся криминальной ситуации. В основу метода мы заложили ассоциативный эксперимент и результаты исследования «эмоциональной характеристики» экстремальных состояний.

Процедура опосредованной реверсивной диагностики состояния включает в себя следующие этапы:

1) Определение ключевых стадии развития криминальной ситуации, которых должно быть не менее трех (при исследовании насильственных преступлений) или четырех (при изучении аварий).

Для дорожно-транспортных происшествий и связанных с ним преступлениями они состоят:

а) момент возникновения опасности (появление препятствия, выезд встречного автомобиля на полосу движения испытуемого, выход пешехода на дорогу и т.п.);

б) стадия активных действий водителя, направленных на избегание аварии (подача сигнала, торможение; уход вправо или влево, иные маневры);

в) непосредственно момент аварии (столкновение, наезд, опрокидывание);

г) пост аварийная ситуация.

То есть, выделяются те стадии, на которых происходят качественные изменения в динамике и содержании психического состояния исследуемого [7].

Выделение этих стадий производится на основании всестороннего анализа материалов дела, показаний обвиняемого, потерпевшего, свидетелей, протоколов осмотра места происшествия и результатов подробной беседы с исследуемым в процессе экспертизы.

2) Испытуемому предлагается перечень эмоций, переживаний и состояний, отражающих «картину переживаний и эмоций». В перечень включаются также те эмоции и переживания, которые отмечал испытуемый при самоанализе. Обычно предъявляется набор из 16-22 эмоций и состояний. Они служат показателем. Испытуемый оценивает их с помощью основного набора показателей психологической устойчивости применяемый в криминальной психологии.

В результате своего диссертационного исследования автор пришёл к выводу, что основной задачей судебно-психологической экспертизы является изучение причина следственных связей, основанных на индивидуальной личностной характеристике конкретного водителя. Анализ особенностей и условий, влияющих на его поведение в момент ДТП и оказывающих конкретное воздействие на осознанность действий направленных на предотвращение факта ДТП и вовремя самого происшествия. Другими словами, реальная возможность водителя транспортного средства предотвратить ДТП в конкретной ситуации события дорожного движения [8]. Наличие данной возможности и условия полного ее использования находится в зависимости от целого комплекса навыков и психологических компонентов, которыми в теории должен обладать водитель для успешной реализации своих профессиональных навыков и умений. Интегральной системой анализа судебно-психологической экспертизы при расследовании ДТП, является психическое состояние субъекта управляющего транспортным средством, его особенности и условия способные повлиять на это психическое состояние в момент ДТП.

Важно понимать, что практически все этапы

формирования индивидуального поведения личности в конкретной стрессовой ситуации могут быть изучены реверсивным методом путем разложения на этапы [9]. От момента фактического события конкретного действия, к моменту предшествующему, и сопутствующему этому событию в данном случае ДТП. При этом реверсивный метод предполагает использование психологических теорий, как общего теоретического предназначения, так и специальных теорий, описывающих познавательный процесс применения таковых.

По мнению автора, следовательно, занимающийся расследованием ДТП кроме анализа и исследования материальных свидетельств ДТП должен отнести к этой категории заключения исследований, проводимых в рамках психологической экспертизы.

Само взаимодействие следователя с экспертом, проводящим судебно-психиатрическую экспертизу, обуславливает необходимость ознакомления со всеми материалами уголовного дела, данными, характеризующими личность управляющей транспортным средством на момент ДТП, его психологический портрет, для комплексного анализа обстоятельств и условий автоаварии на предмет установления потенциальных возможностей или отсутствия таковых по недопущению ДТП.

Литература:

1. Аринушкин Г.П., Шляхов А.Р. Назначение и производство судебных экспертиз. - М., 1988. - С. 212.
2. Сайфутдинов Т.И. Учебник «Криминалистика». - Чимкент: Изд.: КНИТУ. 2020. - С.95.
3. Поль К.Д. Естественнонаучная криминалистика. / К.Д. Поль. - М.: Юрид. лит., 1985. - 304 с.
4. Ермаков Ф. Осмотр транспортного средства и места дорожно-транспортного происшествия. /Ф.Ермаков. / Законность. - 1997. - №10. - С. 25-29.
5. Левитов Н.Д. «Психология характера» Издательство: - М.: Просвещение, 1969. - Изд. 3-е, испр. и доп. - С. 424.
6. К проблеме соотнесения динамических психических состояний и стабильных черт личности / А.В. Махнач. //... Психологический журнал. - Т. 16. - №3, май-июнь, 1995.
7. Криминалистика. Исследование документов: учебное пособие для вузов / М.В. Бобовкин [и др.]. - 2-е изд., перераб. и доп. (Высшее образование). - М.: Изд. Юрайт, 2019. - 316 с.
8. Шиканов В.И. Комплексная экспертиза – методологический и процессуальный аспекты // Теоретические, процессуальные и организационные проблемы судебной экспертизы. / Материалы Всесоюзной науч. конф. «Современные тенденции развития судебной экспертизы вещественных доказательств и пути внедрения новых физических, химических и биологических методов исследования в экспертную практику». Ч. 1. - М.: ВНИИСЭ, 1972. - С. 54.
9. Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные преступления. – Тюмень: Изд-во «Вектор», 2001. - 134 с.