

ции КР. - Режим доступа: <http://cbd.minjust.gov.k>. - Загл. с экрана.

2. Порубов, Н. И., Порубов, А. Н. Допрос: процессуальные и криминалистические аспекты [Текст]: монография / Н. И. Порубов, А. Н. Порубов. - М.: Юрлитинформ, 2013. - 304 с.

3. Кокорин, Д. Л., Мосина, С. В. Отдельные аспекты тактики допроса несовершеннолетнего [Текст]: / Д. Л. Кокорин, С. В. Мосина // Вестник Уральского юридического института МВД России. - 2016. - №2. - С. 21-24.

4. Яковлев, В.Г. Особенности допроса несовершеннолетних [Текст]: / В. Г. Яковлев // Государство и право в XXI веке. -2013. - №2.

5. Шамурзаев, Т. Т. Допрос несовершеннолетних обвиняемых по уголовно-процессуальному закону Кыргызской Республики [Текст]: / Т. Т. Шамурзаев // Вестник ОГУ. - 2004. - №3. - С. 77-80.

6. Виноградова, О. П. Особенности установления психологического контакта при допросе несовершеннолетнего обвиняемого в конфликтной ситуации [Текст]: / О. П. Виноградова // Вестник Уральского юридического института МВД России. - 2017. - №3. - С. 33-36.

7. Долинин, В. Н. Тактика допроса подозреваемого и обвиняемого в конфликтной ситуации [Текст]: / В. Н. Долинин // Электронное приложение к Российскому юридическому журналу. - 2013. - №6. // [Электронный ресурс]. - Режим доступа: URL: <http://electronic.ruzh.org/?q=en%2Fsystem%2Ffile%2F%D0%AD%D0%BB%D0%A0%D0%AE%D0%96+6-2013.pdf#1/05.03.2018/>.

8. Драпкин, Л. Я. Криминалистика [Текст]: учебник / Л. Я. Драпкин. 2-е изд., перераб. и доп. - М., 2011. - 768 с.

9. Драпкин, Л. Я., Долинин, В. Н. Тактика следственных действий [Текст]: учеб. пособие / Л. Я. Драпкин, В. Н. Долинин. - Екатеринбург, 2002. - 88 с.

10. Сулейманова, С.А. Тактика проведения вербальных следственных действий в отношении несовершеннолетних [Текст]: / С. А. Сулейманова // Вопросы российского и международного права. -2016. - №6. - С. 79-87.

УДК 343.14:343.346.2](575.2)

Кафаров Ю.А.,
Кыргыз мамлекеттик

юридикалык академиясынын
Криминалистика жана соттук экспертиза
кафедрасынын ага окутуучусу

Кафаров Ю.А.,
ст. преподаватель кафедры
криминалистики и судебных экспертиз КГЮА
Kafarov. U.A.,
Art. the teacher of the chair of criminalistics
and forensic examinations of the KSIA
моб.т.: 996(550)461446
e – mail: kafarov312@mail.ru

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
КЫЛМЫШ-ЖАЗА ПРОЦЕССИНДЕГИ
СОТКО ЧЕЙИНКИ ТАРТИБИНДЕ
АДВОКАТТЫН ЖОЛ КЫРСЫГЫ
БОЮНЧА ДАЛИЛДӨӨ ИШИН
ЖАКШЫРТУУ**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ДОКАЗАТЕЛЬСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНО-
СТИ АДВОКАТА ПО ДЕЛАМ О ДОРОЖ-
НО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИШЕСТВИЯХ В ДОСУДЕБНОМ
ПРОИЗВОДСТВЕ УГОЛОВНОГО ПРО-
ЦЕССА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

**IMPROVING THE EVIDENTIARY ACTIVI-
TIES OF THE LAWYER IN CASES OF
ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN
PRE-TRIAL CRIMINAL PROCESS OF
THE KYRGYZ REPUBLIC**

Аннотация: Макалада каралат такти-
калык мүмкүнчүлүктөрү өркүндөтүү боюнча
доказательственной иши адвокаттын
жөнүндө иштер боюнча жол-транспорт
кырсыгынан жазык процессинде Кыргыз Рес-
публикасынын

Аннотация: В данной статье рассмат-
риваются тактические возможности по со-
вершенствованию доказательственной дея-
тельности адвоката по делам о дорожно-
транспортных происшествиях в уголовном
процессе Кыргызской Республики

Аннотация: This article discusses the tacti-
cal possibilities to improve probative activities of a
lawyer in cases of road accidents in the pre-trial
criminal procedure of the Kyrgyz Republic.

Негизги сөздөр: жол кырсыгы; кылмыш
жол-жобосу; далилдери менен иш-чаралар;
компьютер анткорлук программа; тергөө;
сот; адис; эксперт; кырдаалдык экспертиза.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; уголовный процесс; доказательственная деятельность; компьютерное моделирование; программный продукт; следственный судья; специалист; эксперт; ситуационная экспертиза.

Key words: road traffic accident; criminal proceedings; evidentiary activity; computer modeling; software product; investigating judge; specialist; expert; situational expertise.

Эффективность обеспечения прав, свобод и законных интересов граждан в уголовном процессе во многом предопределяется умелым подбором тактических средств защиты и профессиональной грамотностью адвоката по осуществлению доказательственной деятельности. Однако, доказательственная деятельность адвоката в уголовном судопроизводстве Кыргызской Республики далеко не всегда бывает не только эффективной, но и просто достаточно профессиональной.

Особенно это находит яркое подтверждение в доказательственной деятельности адвоката по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях, которое отличается познавательной сложностью в установлении отдельных обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и требует использования не только познавательных средств доказывания, но и применения формально-юридических средств доказывания.

Так, в результате изучения и обобщения адвокатской практики было установлено, что сильной стороной доказательственной деятельности адвоката по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях в досудебном производстве является то, что адвокаты наделены как действующим, так и новым Уголовно-процессуальным кодексом Кыргызской Республики, который будет введен в действие с 1 января 2019 года, возможностью использования преимуществ законных средств защиты, к которым относятся такие формально-юридические средства доказывания, как: презумпция невиновности; правила исключения доказательств, формальные признания, преюдиции. [1]

Однако, как показали результаты опроса респондентов, адвокаты в большинстве своём не умеют профессионально грамотно ими пользоваться, что является слабой стороной их доказательственной деятельности по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях

в досудебном производстве. Такое положение с качеством профессиональной защиты по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях в досудебном производстве Кыргызской Республики является опосредствованным следствием отсутствия целостной научно-обоснованной теории об эффективных способах доказательственной деятельности адвоката по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях в досудебном производстве.

Актуальность и необходимость разработки такой теории обусловлено тем, что в юридической науке Кыргызстана и странах СНГ рассмотрение доказательственной деятельности адвоката в уголовном судопроизводстве такими учёными, как: М.О. Ким; О.Д. Ким; Р.М. Жамиевой; А.Д. Аксеновым; О.С. Ершовой; Ф.Г. Шахкелдовым; Т.В. Петровым; Т. А. Курманбайулы; Н. Е. Талантулы; Ж.П. Меркушевой; К. Ишниязовым, ограничилось разработкой теоретических основ доказательственной деятельности адвоката в уголовном процессе вообще с позиции достижения уголовно-процессуальной науки и адвокатской практики без обращения к конкретным категориям уголовных дел, в том числе и к уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях, в частности.

Признавая ценность и возможность использования результатов работ перечисленных ученых в дальнейших научных исследованиях по этой проблематике приходится осознавать, что при всех их достоинствах, они не отражают последних произошедших изменений как в действующем уголовно-процессуальном, так и в новом уголовно-процессуальном кодексах Кыргызской Республики и согласно последним изменениям, не охватывают весь круг тех проблем, которые имеют место быть в доказательственной деятельности адвоката в досудебном производстве по уголовным делам вообще, а по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях, в частности.

Анализ отечественной юридической литературы, складывающейся адвокатской практики по уголовным делам, действующего и нового уголовно-процессуального законодательства Кыргызской Республики, личный опыт работы автора в качестве адвоката по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях, позволили выявить возможность и назревшую необходимость разработки организационно-правовых, теоретических и тактических основ доказательственной деятельности адвоката по уголовным делам о дорожно-

транспортных происшествий в досудебном производстве Кыргызской Республики.

Существующая практика расследования дорожно-транспортных происшествий в Кыргызской Республике далека от совершенства, которая требует своего организационно-управленческого развития в современных условиях глобализации транспортных средств. Одним из основных элементов в доказательственной деятельности при расследовании дорожно-транспортных происшествий является заключение автотехнической экспертизы. Следователь, когда начинает расследование дорожно-транспортное происшествие, не возбуждая уголовное дело (ст.165 УПК КР) регламентирует назначать экспертизу без возбуждения уголовного дела.

В постановлении о назначении экспертизы, следователь указывает параметры, полученные от водителя и других участников происшествия в результате вербальных следственных действий, таких как: скорость движения транспортного средства; расстояние момента возникновения опасности для движения транспортного средства и др., которые передаются эксперту-автотехнику для расчетной методики с постановкой определенных вопросов.

Эксперт к полученным параметрам при производстве расчетной методики подставляет некоторые справочные параметры, такие как: время реакции водителя; время запаздывания срабатывания тормозной системы транспортного средства и др. Полученные результаты и выводы направляет субъекту доказывания в лице следователя, который заранее уже знал результаты заключения эксперта. Сложившееся практика, получения доказательства в виде «заключения автотехнической экспертизы» при расследовании дорожно-транспортного происшествия не выдерживает никакой критики.

Для получения достоверных фактических параметров, следователь должен возбуждать уголовное дело и проводить «следственный эксперимент» (ст.182 УПК КР) для установления, например: время прохождения пешеходом от края проезжей части дороги до места наезда на него. Этот дополнительный параметр при производстве расчетной методики позволяет установить: удаленность транспортного средства от места наезда на пешехода, а это и есть «момент возникновения опасности для движения транспортного средства» - судьбоносный вопрос для водителя, который совершил дорожно-транспортное происшествие.

Таким образом, если рассматривать данный вопрос глубже, а он актуален при расследовании дорожно-транспортных происшествий, поскольку только субъект доказывания в лице следователя имеет право устанавливать в ходе расследования «момент возникновения опасности для движения транспортного средства». Путем вербальных следственных действий невозможно установить точные данные, очень важные параметры для следствия и водителя, который совершил происшествие.

Происшествие происходит очень быстро, поэтому водитель и очевидцы в силу своих психофизиологических особенностей - не успевают зрительно воспроизвести отдельные детали происшествия и запечатлеть их в сознании, поэтому они не могут точно подробно описать отдельные детали происшествия, необходимые параметры для установления истинности происшедшего.

Нормы уголовно-процессуального законодательства требуют от субъекта доказывания при расследовании происшествия, максимально точно и полно устанавливать картину происшедшего. Поэтому возникает вопрос, как добиться получения фактических параметров с места происшествия, минуя использования справочных параметров при инженерных расчетах, которые приводят к искаженным данным. Такая ситуация усугубляется ещё тем, что автотехническая экспертиза с точки зрения её сущности, а не функционального назначения, судебной экспертизой как таковой не является, поскольку любую судебную экспертизу составляют три обязательных элемента: установление в ходе исследования признаков, их интерпретация и вывод.

Что же касается автотехнической экспертизы, то у неё выпадает такой обязательный элемент, как самостоятельное установление экспертом в ходе исследования признаков (исходных данных), что лишает её статуса истинной судебной экспертизы. Здесь имеет место лишь применение специальных знаний на уровне специалиста. А заключение специалиста как по действующему, так и по новому Уголовно-процессуальному кодексу Кыргызской Республики к источникам доказательств не причисляется.[2]

Поэтому выходом из такой парадоксальной ситуации будет только производство на месте дорожно-транспортного происшествия «ситуационной экспертизы», в ходе которой на базе применения специальных методик, прибо-

ров будут устанавливаться самими экспертами, а не следователем признаки и свойства объекта исследования (исходные данные), производится их научная оценка, чтобы сформулировать новое выводное знание, которое и является заключением эксперта.

Ситуационная экспертиза на месте происшествия представляет собой комплексное исследование, которое обычно осуществляется группой экспертов разных специальностей.[3] Так, при осмотре места дорожно-транспортного происшествия может возникнуть необходимость в производстве таких экспертных исследований, как: судебно-медицинская экспертиза потерпевших; психофизиологическая экспертиза водителей; технико-диагностическая экспертиза транспортных средств; дорожно-трасологическая экспертиза; автодорожная экспертиза; и т. д. Каждый из привлекаемых экспертов может использовать свои специальные знания, навыки и умения и свои частные методики. Вместе с тем у них не только общие объект и предмет исследования, но и общая методика — ситуационный анализ. Поэтому, мы предлагаем для осмотра места дорожно-транспортного происшествия создать постоянно-действующую «следственно-экспертную» группу, что позволит в последующем значительно расширить доказательственную базу по уголовным делам этой категории, поскольку эксперты, участвовавшие при производстве осмотра места дорожно-транспортного происшествия могут быть в последующем допрошены и как эксперты, проводившие ситуационную экспертизу и как свидетели об обстоятельствах и результатах осмотра места дорожно-транспортного происшествия, учитывая, что адвокат при этом не участвовал, а институт понятых по новому Уголовно-процессуальному кодексу Кыргызской Республики упраздняется.

В настоящее время ситуационная экспертиза в Кыргызстане не проводится, для её организации необходимо приложить некоторые организационно-управленческие усилия и возможности по приобретению некоторых научно-технических приборов и специальные транспортные средств, которые необходимы при проведении следственных действий по установлению фактических параметров для получения достоверных значений места и механизма дорожно-транспортного происшествия. Технические средства, предлагаемые нами, для применения при производстве ситуационной экспертизы имеются и довольно широко при-

меняются на практике. Это портативные научно-технические приборы по установлению фактических параметров на месте дорожно-транспортного происшествия, которые, к сожалению, при осмотре места происшествия не применяются по неизвестным нам причинам, в лучшем случае на месте происшествия можно увидеть только одну рулетку.

Когда то, в советские времена в каждом ГРОВД имелись чемоданы следователя и ГАИ, в которых находились «эклиметр», «дисциплинометр», «спортивный секундомер», «компас» и другие научно-технические средства, которыми пользовались следователь, госавтоинспектор при осмотре и фиксации места происшествия. Поэтому, возникла необходимость, введением времени, вернуться к старым добрым временам, пополнить и даже улучшить запас арсенала научно-техническими средствами для экспертов ситуационной экспертизы, которые будут применять их для фиксации фактических параметров на месте дорожно-транспортного происшествия.

В целях организационно-управленческих возможностей по совершенствованию доказательственной деятельности адвоката в досудебном производстве по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях, мы рассматриваем такие возможности, совершенствовать через ситуационную экспертизу с применением научно-технических средств для фиксации фактических параметров при осмотре места происшествия. Так, по нашему мнению, эксперт-автодорожник выехав на место происшествия должен иметь в своем арсенале: портативный прибор «ППК-МАД-ВНИИБД», который необходим для определения коэффициента сцепления шины автомобиля с дорогой, согласно требованиям ГОСТ 50597-93, кроме того у эксперта должен быть прибор «эклиметр-высотометр ЭВ-1», для определения уклона местности к горизонту, а дороги в Кыргызстане имеют как продольный, так и поперечный уклон. Кроме этих приборов, на вооружении эксперта должен быть портативный прибор «анемометр АТТ-1006», завод изготовитель «Метрприбор» РФ, который измеряет скорости и направления ветра. Известно, что в горных ущельях, особенно в г. Балыкчи, Иссыкульской области часто бывают порывистые ветра, которые могут привести к опрокидыванию транспортных средств, в особенности тех у которых большая парусность.

При исследовании транспортных средств на месте происшествия, особое место должно занимать состояние тормозной системы транспортного средства и его замедление, эти два параметра влияют на полный остановочный путь транспортного средства, а это в свою очередь связано с вопросом, который обычно ставит перед экспертом субъект доказывания: «имел ли возможность водитель предотвратить дорожно-транспортное происшествие путем экстренного торможения». Поэтому эти параметры играют огромную роль в судьбе водителя, который совершил дорожно-транспортное происшествие.

К сожалению, на практике эти параметры не устанавливаются и не фиксируются, эксперт-автотехник их берет с справочных табличных данных и подставляет в инженерные расчеты, естественно выводы эксперта будут приближенные, а не фактические, а это противоречит нормам уголовно-процессуального законодательства. Поэтому, у эксперта-автотехника ситуационной экспертизы должен быть портативный прибор «дисциплинометр» по которому он должен определить эффективность работы тормозной системы и коэффициент замедления транспортного средства, который в дальнейшем используется при инженерных расчетах.

Кроме того, этот-же эксперт может проводить исследование транспортных средств на предмет их диагностирование с целью установления: какой агрегат или узел вышел из строя и как это произошло, до происшествия, во время происшествия или после происшествия.

В настоящее время для этих целей используются специальные мобильные передвижные лаборатории, которые оснащены современными металлграфическими приборами, они могут на месте происшествия определить поломку агрегата или узла до происшествия, во время происшествия или после происшествия. Данная мобильная лаборатория изготавливается в Российской Федерации на базе автомобиля «Газель», лаборатория может также определить: агрегат или узел транспортного средства вышел из строя в результате естественного износа или в результате повреждения, что имеет немаловажное значение при расследовании дорожно-транспортного происшествия.

В группу ситуационной экспертизы включен эксперт по психофизиологии, который должен исследовать участников происшествия и водителя, который совершил дорожно-

транспортное происшествие на предмет установления «времени реакции» его. Данный параметр - «время реакции водителя» при инженерных расчетах экспертом берется из табличных данных методических рекомендаций, который был исследован и установлен еще в 1960-х годах, а позже в 1988 дифференцированы по дорожно-транспортным ситуациям. Хотели бы напомнить, что «время реакции водителя» было в Подмосковье и в среднем это значение определено 0,8 секунд, которое применяется по настоящее время в инженерных расчетах.[4] Время реакции водителя по нашему мнению не может быть одинаковым в Подмосковье и Нарыне, так как Кыргызстан горная страна и здесь присутствует условия гипоксии, применение табличных параметров в условиях Кыргызстана по нашему мнению не приемлемо.

Необходимо провести исследование в горных условиях и определить время реакции водителя на каждой высоте отрезка, апробировать и методическими рекомендациями рекомендовать в Государственную судебную экспертную службу при Правительстве Кыргызской Республики для пользования в инженерных расчетах. Инженерно-психофизиологическая экспертиза в Кыргызстане не применяется, это отрицательно сказывается на результаты расследования дорожно-транспортных происшествий.

Поэтому, для исправления ситуации, мы предлагаем организовать инженерно-психофизиологическую экспертизу в каждом областном центре республики и г. Бишкек. Следователь своим постановлением направляет водителя для прохождения экспертизы на предмет установления «времени реакции» водителя, полученный параметр должен лечь в основу инженерных расчетов эксперта - автотехника.

Существующая практика использования «времени реакции» водителя при расчетной методике при различных дорожно-транспортных ситуациях не соответствует своему предназначению, потому, что «время реакции» водителя относится к медицинской категории связанное с психофизиологическими особенностями водителя на которого влияют: утомляемость; состояние здоровья; время суток(день, ночь); погодные условия и многие другие факторы, но не как дорожно-транспортная ситуация. Правила дорожного движения требует от водителя выполнения раздела №2, пункт 2.8, которые влияют непосредственно на время «реакции

водителя», а не как дорожно-транспортная ситуация, при которой водитель должен руководствоваться требованиями соответствующих разделов Правил дорожного движения. [5]

Необходимо отметить, что ситуационная экспертиза проводится преимущественно в рамках расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а именно при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, когда такие нарушения повлекли за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть (ст.282 УК КР).[9] Она осуществляется на основе определенных методов и приемов исследования деятельности экспертов. Экспертные исследования представляют собой сочетание логического анализа и инженерных расчетов. В зависимости от вида дорожно-транспортного происшествия, его сложности и вопросов, поставленных на разрешение, исследования, могут иметь различный характер.

Учитывая, что современные достижения компьютерных технологий на современном этапе развития уже позволяют воспроизвести с помощью мультимедиа механизм и место дорожно-транспортного происшествия, автор предлагает адвокатам результаты ситуационной экспертизы, полученные на месте совершения дорожно-транспортного происшествия переводить с помощью соответствующих IT-специалистов в наглядную компьютерную модель, воспроизводящей место и динамику механизма дорожно-транспортного происшествия и использовать в качестве наглядного доказательственного материала в своей доказательственной деятельности. А в настоящее время, пока не проводится ситуационная экспертиза по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях, такую компьютерную модель, воспроизводящей место и динамику механизма дорожно-транспортного происшествия, можно создать по результатам визуализации допрашиваемых лиц во время производства вербальных следственных действий.

С этой целью, автором был разработан компьютерный программный продукт, который реализован совместно с IT-специалистами и мог визуализировать вербальные следственные действия по делам о дорожно-транспортных происшествиях в частности по наезду на пешехода. Адвокат может ходатайствовать перед следователем о допуске его и IT-специалиста на вербальные следственные действия (п.5 ч.3

ст.48 УПК КР). Так, при производстве вербальных следственных действий следователем, адвокат по разрешению следователя может находиться в одной комнате с ним, пригласив при этом IT-специалиста, расположиться они должны таким образом, чтобы не мешать следователю, но при этом должны слышать задаваемые вопросы следователя и ответы допрашиваемого. В распоряжении адвоката должно находиться два компьютера, один из них у IT-специалиста, а второй у адвоката. Полученные ответы от допрашиваемого, т.е. параметры, IT-специалист отражает в входном окне программный продукт и сразу же на выходе получает визуальную картину места происшествия. Если визуальная картина не отражает реальное место и механизм дорожно-транспортного происшествия, IT-специалист, который находится за компьютерным программным продуктом может по второму компьютеру направить сообщение следователю о том, что допрашиваемое лицо лжет, последний не должен подозревать, что его слова визуализируют в реальную картину места происшествия. Следователь, получив сообщение должен перестроить тактику допроса в другое русло для получения достоверных, фактических данных. Если в результате вербальных следственных действий не удалось получить достоверных фактических данных, т.е. параметры с места происшествия, тогда следователь должен предоставить допрашиваемому программный продукт и показать, что он лжет, его показания не соответствуют реальной действительности. Допрашиваемый, увидев визуальную картинку с места происшествия начнет давать правдивые показания, а если он заблуждался в своих показаниях, он может исправить свои ошибки.

Таким образом, адвокат совместно с IT-специалистом помогли субъекту доказывания с помощью программного продукта по визуализации вербальных следственных действий по делам о дорожно-транспортных происшествиях получить правдивые достоверные параметры у допрашиваемого, которые в последствии будут использованы при производстве экспертизы. Мы расписали идеальный случай, когда субъект доказывания разрешил адвокату совместно с IT-специалистом присутствовать при вербальном следственном действии, в результате чего получил положительный результат в своей профессиональной деятельности. А теперь рассмотрим аналогичный случай, когда субъект доказывания не разрешает присутствовать ад-

вокату и специалисту при вербальных следственных действиях. В данном случае адвокат вынужден сам добывать свидетельские показания используя свои профессиональные навыки. Совместно с IT-специалистом он закладывает данные свидетеля в компьютерный программный продукт и на выходе получает визуальную картину места и механизм дорожно-транспортного происшествия. На этом этапе он не может сравнить визуальную картину места и механизм происшествия, полученные по показаниям свидетеля визуальную картину места происшествия и дождавшись, результаты экспертизы, адвокат совместно с IT-специалистом сравнивает результаты экспертизы с результатами программного продукта. Если, в результате анализа будут найдены расхождения между ними, то адвокат с ходатайством обращается к следственному судье о просмотре программного продукта, который сравнивает результаты и находит расхождения между ними. Далее, следственный судья приглашает независимого IT-специалиста для установления причины расхождения результатов между заключением эксперта и программного продукта предоставленный адвокатом. Установив причину, следственный судья принимает решение о возможности устранения причины на месте, если это ему не удастся, то он принимает решение направить дело на доследование для устранения пробелов следствия.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Уголовно-процессуальный кодекс [Электронный ресурс]: закон Кырг. Респ. от 30 июня 1999 г. № 62 (в редакции Закона Кырг. Респ. от 4 декабря 2017 года N 198 (3) // Информационно-правовая система «ТОКТОМ мамлекет Про».– Режим доступа: http://www.toktom.kg/?comp=main&m_t=1.– Загл. с экрана.

2. Ким, О.Д. Проблемы и пути совершенствования расследования дорожно-транспортных происшествий на основе научных знаний [Текст]: учебное пособие /О.Д. Ким. – Б., Илим, 1998. - 140 с. Шакиров, К. Н. Судебная экспертиза: проблемы теории и практики [Текст]: /К.Н. Шакиров. -Алматы: Аркаим, 2002. - 288 с.

3. Грановский, Г.Л. Ситуалогическое исследование места происшествия. Программирование и ситуалогические методики трасоло-

гических исследований [Текст]: Г.Л. Грановский // Сб. науч. тр. -М.: ВНИИСЭ, 1979. - Вып.37. – С.115.

4. Евтюхов, С.А., Васильев, Я.В. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий [Текст]: / С.А. Евтюхов, Я.В. Васильев. - СПб.: ДНК. 2004. -279 с.

5. Правила дорожного движения Кыргызской Республики [Электронный ресурс]: закон Кырг. Респ. г.Бишкек, от 4 августа 1998 года N 114 (в редакции Закона Кырг. Респ. от 19 февраля 2018 года N 24)-// Информационно-правовая система «ТОКТОМ мамлекет Про».– Режим доступа: http://www.toktom.kg/?comp=main&m_t=1.– Загл. с экрана.

УДК: 343,13(575,2)(04)

Ким О.Д.,

*Кыргыз Өкмөтүнө караштуу
Кыргыз Мамлекеттик Юридикалык
Академиясынын Мамлекеттин
криминалистика жана соттук
экспертизалар кафедрасынын
профессор – консультанты,
юридика илимдеринин доктору, профессор
Ким О.Д.,
профессор - консультант кафедрасы
криминалистика и судебных экспертиз
Кыргызской государственной
юридической академии при
Правительстве Кыргызской Республики,
доктор юридических наук, профессор
Kim O.D.,
Professor - consultant of the department
criminology and forensic examinations
of the Kyrgyz State Law Academy
under the Government of the Kyrgyz Republic
Doctor of Law, Professor
T: +996 (555)906647
e-mail: Od-Low@bk.ru*

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
КЫЛМЫШ-ЖАЗА ПРОЦЕССИНДЕГИ
СОТКО ЧЕЙИНКИ ТЕРГӨӨ
СТАДИЯСЫНДА МЫЙЗАМДУУЛУКТУ
ЖАНА БИРДЕЙ АТААНДАШТЫКТЫ
ИШ ЖҮЗҮНДӨ КАМСЫЗ КЫЛУУ**