Нургалиев Б.М.¹, Кузнецов О.Г.², Нургалиев Б.Б.³
**Межведомственная комплексная экспертиза: проблемы организации и
практического сопровождения**

¹ Академия «Болашақ»
(Казахстан, Караганда)

² Казахский гуманитарно-юридический инновационный университет
(Казахстан, Семей)

³ Карагандинская академия МВД РК им.Б.Бейсенова
(Казахстан, Караганда)

doi: 10.18411/sr-10-06-2020-47

idsp: sciencerussia-10-06-2020-47

Аннотация

В статье рассматриваются особенности назначения комплексных экспертиз с привлечением разных по организационной природе экспертных учреждений. Поднимаются вопросы организации, процессуального сопровождения и проявления экспертной инициативы. Поднимаемые вопросы рассмотрены на примеры производства конкретной комплексной судебной экспертизы.

Ключевые слова: судебная экспертиза; комплексная экспертиза; межведомственная комплексная экспертиза; эксперт; экспертная инициатива.

Abstract

The article discusses the features of the appointment of comprehensive examinations involving various organizational institutions of expert institutions. The questions of organization, procedural support and manifestations of expert initiative are raised. The issues raised are examined by examples of the production of a specific integrated forensic examination.

Keywords: forensic examination; comprehensive examination; interagency comprehensive examination; expert; expert initiative.

С усилением в судопроизводстве состязательного начала, возросшей активности сторон, привлечением к экспертной деятельности негосударственных экспертных организаций и частных лиц в судебной практике возникают случаи назначения комплексных экспертиз судом в адрес разных по организационной природе учреждений. Эти случаи связаны с разным выбором экспертов сторонами в деле, например, одна сторона в качестве экспертного учреждения предлагает Центр судебной экспертизы Министерства юстиции Республики Казахстан, а другая – ТОО «Экспертно-оценочный центр». Суд, стараясь удовлетворить обе стороны, назначает комплексную экспертизу в составе работников как одного, так и другого учреждения. В подобных случаях возникают вопросы о том, насколько целесообразна и необходима организация такого рода комиссий и правильно ли поступает суд, «механически» объединяя желания обеих сторон, а также возможно ли обеспечение процессуального порядка проведения такой экспертизы.

При организации такой комиссии руководитель государственного экспертного учреждения не может нести ответственность за соблюдение процессуального порядка производства экспертизы: осуществлять контроль за полнотой, качеством и сроками проводимых экспертиз; за выполнением процессуальных и должностных обязанностей со стороны экспертов, не являющихся работниками данного судебно-экспертного учреждения.

Для введения в рамки закона рассматриваемой ситуации, по мнению В.Ф. Орловой, необходимо закрепление в нормативных правовых актах требования о

том, чтобы лицо или орган, назначающий комплексную экспертизу и поручающий ее производство одновременно государственному судебно-экспертному учреждению и негосударственной организации, мотивировало бы это решение по существу. Недостаточно при этом лишь сослаться на желание стороны (сторон) по делу. Выбор экспертной организации всегда остается за судом, а стороне всегда можно объяснить ненужность включения в комиссию экспертов одной специальности негосударственных экспертов [1,156-167].

Также требует процессуального разрешения и вопросы проявления экспертом самостоятельной инициативы, которая была предметом исследования многих ученых, посвятивших свои работы процессуально-правовому статусу его в судопроизводстве (Р.С. Белкина, Л.В. Виницкого, Р.С. Россинской, и других). В науке принято считать, что право эксперта на инициативу - это право устанавливать на основе специальных познаний фактические обстоятельства дела, которое реализуется через установление фактических данных экспертом в пределах тех объектов и материалов дела, которые ему представлены следователем и судом»[2].

Запрет в УПК РК на проявление самостоятельной инициативы эксперту, как было указано выше, существенно ограничивает его возможности в научном поиске и установлении обстоятельств, имеющих значение, а во многих случаях и решающее, для дела в целом, особенно при производстве комплексных экспертиз. В широком смысле, право эксперта на инициативу – «это слагаемое всех прав, которыми эксперт пользуется, проявляя активность и процессуальную самостоятельность»[3, с.244]. Есть идея некоторых ученых ввести в уголовно-процессуальное законодательство статью, определяющую экспертную инициативу[3, с.252].

Полагаем, что введение новой статьи ради фиксации этой нормы нецелесообразно, т. к. это сузит возможности эксперта. Мы согласны с мнением необходимости в регламентации экспертной инициативы с указанием ее четких пределов, что заставляет искать пути ее законодательного закрепления с учетом принципов законодательной техники, процессуальной экономии, четкости и однозначности правовых положений и требований об обеспечении независимости и самостоятельности судебного эксперта [4, с.121].

Практика производства комплексных экспертиз, опираясь на вышеуказанные положения, определила их разграничение – межведомственные и внутриведомственные. Ученые отмечают, что значение комплексности в судебной экспертизе становится все более значительным, а количество комплексных экспертиз стабильно увеличивается [5, с.191].

Примером межведомственной комплексной экспертизы, проведенная по инициативе одного из экспертов, может служить заключение экспертов комплексной судебно-медицинской, транспортно-трасологической и автотехнической экспертиз № 298/266, назначенная следователем И. по материалам ДТП № X по факту наезда автомашины БМВ-320 на металлическое ограждение дороги, в результате чего гражданин Н., находящийся в салоне автомобиля от полученных телесных повреждений скончался, а гражданин Г. был госпитализирован в лечебное учреждение.

В качестве источников информации были представлены: материалы КУЗ-1838, акт судебно-медицинской экспертизы на имя гражданина Н.; медицинская карта на имя гражданина Г. В качестве вещественных доказательств – автомашина БМВ-320.

На разрешение комплексной экспертизы был поставлен вопрос:

«1. Определить, кто из находившихся в салоне данной автомашины БМВ-320, гражданин Н. или гражданин Г., управлял ею непосредственно в момент ДТП?».

Производство экспертизы было поручено сотруднику органа судебно-медицинской экспертизы Министерства здравоохранения Республики Казахстан, и эксперту, осуществляющему судебно-экспертную деятельность на основании государственной

лицензии, и имеющим, соответственно, высшие медицинское, техническое и юридическое образования, а также соответствующие экспертные специальности в области судебно-медицинского физико-технического исследования, судебно-экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий и транспортных средств, судебно-экспертного транспортно-трасологического исследования.

Экспертный осмотр представленного на исследование автомобиля БМВ-320 проводился комиссией экспертов по месту его хранения в присутствии следователя И.

Необходимая для исследования информация была принята согласно представленным материалам, имеющим процессуальный статус, и методическим источникам, рекомендованным для использования в экспертной практике [6, с.282].

В процессе работы, комиссией экспертов было принято решение о производстве комплексного судебно-экспертного исследования, включающего в себя судебно-медицинские, транспортно-трасологические, автотехнические исследования объектов, участвовавших в рассматриваемом происшествии (тела человека, как водителя, так и пассажира, автомобиля, инженерного обустройства дороги и других элементов вещной обстановки места дорожно-транспортного происшествия).

Судебно-медицинские физико-технические исследования были проведены с целью определения (классификации) повреждений на теле человека и установления механизма их образования.

Судебно-экспертное транспортно-трасологическое исследование было проведено с целью установления механизма образования повреждений на автомобиле, механизма взаимодействия его с элементами вещной обстановки места дорожно-транспортного происшествия.

Судебно-экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия было проведено с целью установления механизма перемещения автомобиля в процессе происшествия, исходя из имеющихся повреждений на автомобиле и других элементах вещной обстановки места дорожно-транспортного происшествия. В процессе данного исследования также устанавливался механизм перемещения человека, находящегося в салоне автомобиля в соответствии с механизмом образования повреждений на автомобиле и механизмом его перемещения в процессе дорожно-транспортного происшествия.

В результате проведенного судебно-медицинского физико-технического исследования акта судебно-медицинской экспертизы трупа гр. Н стало известно, что на трупе имеются многочисленные телесные повреждения (описания процесса исследования следов и повреждений на объектах исследования в виду большого его объема не приводится):

- позвоночно-спинномозговая травма, закрытая тупая травма грудной клетки, переломы 2, 3 ребер; перелом реберной дуги справа окологрудинно;
- разрыв сердечной сорочки, разрыв передней стенки левого желудочка, кровоизлияние в плевральные полости по 1,5 литра, острая обильная кровопотеря, малокровие внутренних органов;
- рваные раны передне-боковой поверхности шеи справа в средней трети, открытый перелом нижней челюсти в области угла справа;
- кровоизлияние в мягкие покровы головы, ссадины тыльной поверхности кисти слева.

Данные повреждения причинены прижизненно действием твердых тупых предметов

2. Смерть гр. Н. наступила от травматического шока в результате причинения тяжелой сочетанной тупой травмы тела.

При судебно-медицинском физико-техническом исследовании медицинской карты на имя гр. Г. установлено:

“Диагноз: ЗПС. Перелом остистого отростка с 7 позвонка без нарушения проводящей функции спинного мозга. Корешковый болевой синдром. Ушиб мягких тканей головы”. Заключительный клинический диагноз: «Закрытая травма остистого отдела позвоночника. Перелом остистого отростка с 7 позвонка. После выписки из больницы, больному назначено амбулаторное лечение на дому».

Судебно-экспертным транспортно-трасологическим исследованием следов и повреждений, имеющих на автомобиле, на покрытии дороги, дорожном ограждении, растительности, находящейся в непосредственной близости от места происшествия, был установлен механизм, последовательность и направление их образования, расположение их на вышеуказанных объектах относительно поверхности земли.

Судебно-экспертное исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия на основе экспертного анализа следов и повреждений на указанных выше объектах, позволили установить механизм перемещения автомобиля с начальной до конечной фазы ДТП. Также на основе анализа этих следов и повреждений был установлен механизм перемещения человека, находящегося в его салоне.

Совместной оценкой сведений и фактов, установленных экспертным исследованием на основе специальных знаний, привлеченных из области судебной медицины, криминалистики и технических наук, комиссия экспертов пришла к следующему:

Из материалов дела комиссии было известно, что перед происшествием автомобиль БМВ-320 двигался на достаточно высокой скорости. Непосредственно перед местом происшествия имеется разделяющий, транспортные потоки, газон, а проезжая часть имеет изгиб. Таким образом, двигаясь на высокой скорости, автомобиль не входит в поворот (возможно из-за невнимательности водителя) и начинает двигаться на полосу встречного движения. В этот момент происходит контакт заднего правого колеса автомобиля с колесоотбойным брусом и его разгерметизация, о чем свидетельствуют следы трения на ободе диска колеса. Вследствие разгерметизации колеса начинается занос автомобиля с разворотом против часовой стрелки и его движение в сторону дорожного ограждения. Однако, вследствие того, что скорость автомобиля не была полностью погашена, автомобиль продолжает движение по направлению первоначального движения, но уже с разворотом относительно центра масс по часовой стрелке, с последующим опрокидыванием на левую сторону. При контакте с высокорастущим деревом буксирной петлей, автомобиль прекращает поступательное продвижение вперед, разворачивается на некоторый угол задней частью против часовой стрелки и останавливается в конечном положении, зафиксированном на схеме к протоколу осмотра места ДТП. В данный момент образуются следы трения и отслоения ЛКП на буксирной петле и стволе высокорастущего дерева.

В соответствии с вышеописанным механизмом перемещения автомобиля в процессе столкновения с препятствиями, механизм перемещения человека в салоне автомобиля выглядит следующим образом.

В первоначальный момент контакта с ограждением, сила инерции невелика и существенных изменений в положении водителя и пассажира не происходит. Однако, в момент контакта передней правой части автомобиля с торцом горизонтальной планки ограждения и ее столбиком и вследствие значительного гашения его скорости движения, происходит перемещение человека, находящегося в салоне автомобиля, по

направлению первоначального движения. В этот момент водитель и пассажир смещаются по направлению перемещения центра масс автомобиля и контактируют:

- водитель с рулевым колесом в области грудной клетки, головой с лобовым стеклом и, возможно, с панелью приборов справа и сверху относительно рулевого колеса, зеркалом заднего вида, находящегося внутри салона, рукояткой переключения передач, педалями управления;
- передний пассажир, имеющий большую степень перемещения в салоне относительно водителя, перемещение которого ограничивает рулевое колесо, контактирует с панелью приборов, ветровым стеклом, передней правой стойкой кузова, с панелью передней правой двери; при этом он с сидения смещается вперед и вверх;
- пассажир, находящийся на заднем сиденье – со спинками передних сидений, потолком салона.

В последующем, происходит отбрасывание людей, находящихся в салоне автомобиля, в обратном направлении. При этом у переднего пассажирского сидения происходит деформация и излом спинки сидения в сторону задних сидений, что обусловлено элементами пассивной безопасности автомобиля, поскольку амплитуда перемещения у переднего пассажира значительно больше, чем у водителя. Задние сидения, в частности спинки, также деформируются за счет отбрасывания тела заднего пассажира.

При таком механизме перемещения у людей, находящихся в салоне автомобиля могут образоваться следующие повреждения.

У водителя: в области теменной части головы, шейного отдела позвонков; лобной части головы, лица; коленных суставов и нижней части ног; в области правого бедра.

У переднего пассажира: в области теменной части головы, шейного отдела позвонков; лобной части головы и лица, а также шеи; в области грудной клетки и правого предплечья; тазобедренных и коленных суставов; в области правого бедра; спины и позвоночника.

У заднего пассажира: если он сидит за сидением водителя или пассажира образуются повреждения в области теменной части головы, груди, рук, тазобедренных и коленных суставов, спины и позвоночника; если он лежит, то на стороне тела, обращенной к спинкам передних сидений и головы.

Поскольку в процессе гашения скорости автомобиля происходит его разворот передней части по часовой стрелке, то, дополнительно, водитель может контактировать с левой стороной тела пассажира, а передний пассажир с разрушенными деталями передней правой двери, при этом может происходить перегиб переднего пассажира через дверной проем. Задний пассажир в сидячем положении также может контактировать с задней правой дверью и ее деталями. Если он лежит, то смещается в сторону правой задней двери.

При оценке результатов исследования комиссия пришла к выводу о том, что в процессе рассматриваемого происшествия на переднем пассажирском сиденье автомобиля БМВ-320 находился пассажир, закрепленный ремнями безопасности, о чем свидетельствует излом спинки сидения и наличие повреждений на диагональной ветви ремня безопасности. На задних сиденьях автомобиля БМВ пассажиры не находились, о чем свидетельствует отсутствие повреждений на потолке, задних сиденьях и спинках сидений водителя и переднего пассажира с задней стороны.

Кроме этого дополнительно учитывалось, что в процессе контакта автомобиля в положении на левой стороне с высоко растущим деревом, вследствие действия силы инерции, передний пассажир мог быть выброшен из автомобиля через дверной проем и находиться с правой стороны автомобиля после его остановки в конечном положении.

В этот момент у пассажира могут образоваться колото-резаные раны на правой стороне шеи и грудной клетки. Водитель также мог быть выброшен из автомобиля через проем ветрового окна без контакта с деталями салона автомобиля.

В резюмирующей части оценки комиссия, исходя из механизма перемещения автомобиля в процессе происшествия и человека, находящегося в его салоне установила, что водитель должен был получить повреждения в области теменной части головы, шейного отдела позвонков; лобной части головы, лица; коленных суставов и нижней части ног; в области правого бедра. Такие повреждения были обнаружены у гр. Г.

Передний пассажир должен был получить повреждения в области теменной части головы, шейного отдела позвонков; лобной части головы и лица, а также шеи; в области грудной клетки спереди справа; спины и позвоночника. Вышеперечисленные повреждения имеются у гр. Н.

Задний пассажир должен был получить повреждения, если он сидит за сидением водителя или пассажира, повреждения в области теменной части головы, груди, рук, тазобедренных и коленных суставов, спины и позвоночника; если он лежит, то на стороне тела, обращенной к спинкам передних сидений и головы. Таких повреждений не имеется ни у гр. Г., ни у гр. Н.

Таким образом, анализируя результаты исследования, комиссия пришла к выводу о том, что за рулем автомобиля БМВ в момент рассматриваемого происшествия находился гр. Г.

По нашему мнению, эксперты, проводившие эту комплексную экспертизу, понимали, что - это одна из сложнейших разновидностей экспертных исследований, которые обладают рядом особенностей, усложняющих, таких, как организационные, психологические и процессуальные элементы, с которыми приходится считаться [5,189]. В итоге совместный вывод был подписан членами комиссии. При производстве данной комплексной экспертизы экспертом-интегратором и ведущим экспертом выступил эксперт, осуществляющий судебно-экспертную деятельность на основании государственной лицензии, поскольку он располагал техническим и юридическим высшим образованиями, рядом экспертных специальностей и достаточно большим стажем экспертной работы, то есть соответствовал требованиям, предъявляемым к эксперту-интегратору и ведущему эксперту, высказанных учеными. Приведенный пример, если можно так выразиться, является классическим примером комплексной экспертизы, которая содержит практически все элементы, присущие таким экспертизам. И совершенно правы те авторы, которые подчеркивают важность комплексных экспертиз, которые останутся наиболее важным способом решения сложных задач судебной экспертизы [5].

Подводя итог, еще раз хочется отметить, что в производстве комплексной судебной экспертизы участвуют эксперты разных специальностей и в их совместном заключении указывается, какие исследования и в каком объеме провел каждый эксперт, какие факты он установил и к каким выводам пришел. При этом каждый эксперт, участвовавший в производстве комплексной судебной экспертизы, подписывает ту часть заключения, которая содержит описание проведенных им исследований, и несет за нее ответственность в соответствии с действующим законодательством [7, с.145].

1. Россинская Е.Р., Галяшина Е.И., Зинин А.М. Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология): учебник для вузов / под ред. Е.Р. Россинской. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Норма: ИНФРА-М, 2016. - 368 с.
2. Кудрявцева А.В. Судебная экспертиза как институт уголовно-процессуального права: дис. ... д-ра юрид. наук. Санкт-Петербург, 2001. - 497 с.

3. Зайцева Е.А. Концепция развития института судебной экспертизы в условиях состязательного уголовного судопроизводства: дис. ... д-ра юрид. наук. Москва, 2008. – 717 с.
4. Дьяконова О.Г. К вопросу о признаках комплексной экспертизы.// Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. 2015. № 2 (8). – С. 117-125.
5. Смирнова С.А., Эджубов Л.Г., Карпухина Е.С. О некоторых новых возможностях использования комплексного подхода в судебной экспертизе //Теория и практика судебной экспертизы. №2 (26)2012. – С.188-195.
6. Орлов Ю.К. Комплексная экспертиза, комплексные исследования и комплекс экспертиз: соотношение понятий // Материалы 2-й международной конференции «Теория и практика судебных экспертиз в современных условиях». – М., 2009., С. 281-284.
7. Соболевская С.И., Проблемные вопросы комплексной экспертизы в уголовном судопроизводстве // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2019. № 1 (47). – С. 142-150.

Соболев Н.С.

Ограничение права на неприкосновенность частной жизни государственных служащих

*Саратовская государственная академия
(Россия, Саратов)*

doi: 10.18411/sr-10-06-2020-48

idsp: sciencerussia-10-06-2020-48

Аннотация

В статье автор обращается к проблеме ограничения права на неприкосновенность частной жизни применительно к государственным служащим. Автор обращает внимание на необходимость государственных служащих сообщать сведения о своей частной жизни, что является непосредственным нарушением их права на неприкосновенность частной жизни. Такими сведениями, в частности, являются сведения о страницах в сети Интернет, на которых размещается общедоступная информация. Автор обращает внимание на проблему идентификации принадлежности таких страниц и размещенных на них сведений и предлагает пути ее решения.

Ключевые слова: конституционное право, частная жизнь, государственная гражданская служба, муниципальная служба, ограничение права.

Abstract

In the article, the author addresses the problem of limitation the right to privacy in relation to public servants. The author draws attention to the need for public servants to provide information about their private life, which is a direct violation of their right to privacy. Such information, in particular, is information about pages on the Internet that host publicly available information. The author draws attention to the problem of identifying the ownership of such pages and the information posted on them and suggests ways to solve it.

Keywords: constitutional right, private life, civil service, municipal service, limitation of right.

В 2016 году был принят Федеральный закон от 30.06.2016 № 224-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственной гражданской службе Российской Федерации» и Федеральный закон «О муниципальной службе в Российской Федерации», который изначально принимался с целью определения и нормативно-правовой фиксации перечня квалификационных требований для служащих государственных, а также муниципальных органов на основе их должностных полномочий [1]. Несмотря на это, позже данный Федеральный закон был изменен, и вместе с тем изначальная цель его принятия была утрачена в связи с некоторыми новыми положениями, которые ни коем образом не касались обозначенного нами выше тезиса. В данный закон были внесены поправки, которые значительно ограничивали