



С.В. Федотов

заведующий лабораторией
судебных автотовароведческих исследований
ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России

**О РАБОТЕ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ АТТЕСТАЦИОННОЙ
КОМИССИИ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ
АТТЕСТАЦИИ ЭКСПЕРТОВ-ТЕХНИКОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ
НЕЗАВИСИМУЮ ЭКСПЕРТИЗУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

S. Fedotov

Head of the Laboratory of the Russian Federal Center
of Forensic Science of the Russian Ministry of Justice

**ON THE WORK OF THE INTERDEPARTMENTAL CERTIFICATION COMMISSION:
PROFESSIONAL CERTIFICATION OF EXPERT TECHNICIANS CONDUCTING
INDEPENDENT TECHNICAL INSPECTIONS OF VEHICLES**

С февраля 2012 года начал работу Межведомственная аттестационная комиссия (далее – МАК), целью которой является профессиональная аттестация экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), для последующего внесения в государственный реестр.

Порядок проведения независимой экспертизы регулируется Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.12.2003 № 238 «Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств».

Согласно данному Постановлению ведение государственного реестра экспертов-техников возложено на Министерство юстиции Российской Федерации.

В состав МАК входят представители Министерства юстиции Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации (по согласованию), Министерства образования и науки Российской Федерации (по согласованию).

Основной задачей МАК является аттестация специалистов (экспертов-техников), определяющих объем и характер механических повреждений транспортных средств в

результате дорожно-транспортных происшествий, тем же объемом и стоимостью необходимого восстановления новительного ремонта.

Так как в топרכструктуры стремительно увеличиваются, интенсивность дорожного движения растет, происходит большое количество дорожно-транспортных происшествий, то, следовательно, растет количество страховых случаев и обращений граждан за получением страховых выплат.

В настоящее время суды переполнены исками о возмещении страховых выплат, о возмещении материального ущерба в результате ДТП. Данный факт вызван в том числе значительным снижением размеров страховых выплат, определяемых «независимыми» экспертами при страховых компаниях, и как следствие тем, что страхователям необходимо защищать свои нарушенные права.

Согласно Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 07.05.2003 № 263, страхователь (потерпевшая сторона) обязан предоставить свое поврежденное транспортное средство страховщику (страховой компании) для проведения независимой технической экспертизы. В то же время организации, осуществляющие такую экспертизу, имеют договорные отношения со страховыми компаниями и во избежание прекращения сотрудничества зачастую ведут расчеты согласно требованиям, предъявляемым к ним страховыми компаниями (в большинстве случаев стоимость восстановления новительного ремонта снижается). Нормы, позволяющие потерпевшим проводить экспертизу в любой экспертной организации, не по направлению страховой, был отменен. Таким образом, после того как человек участником ДТП и ему был нанесен ущерб, он должен собирать пакет документов, обращаясь в страховую компанию, а также проводить экспертизу в той организации, куда его направит страховая компания, и только в случае дальнейшего несогласия имеет право обратиться к другому эксперту (оценщику), а также добиваться справедливых результатов в суде.

Следует отметить, что до начала работы МАК стоимость восстановления поврежденных транспортных средств определялась как оценщиком (в рамках Федерального закона № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской

Федерации»), так и специалистами (экспертами), прошедшими сертификацию в различных некоммерческих партнерствах (платных и т.д.). Теперь проводить независимую экспертизу могут только эксперты-техники, включенные в государственный реестр.

Однако тестирование и внесение в реестр не решают проблему недобросовестных экспертов-техников.

Робот МАК регламентируется Приказом Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства юстиции Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 17.10.2006 № 124/315/817/714 «Об утверждении условий и порядка профессиональной тестирования экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требований к экспертам-техникам» (далее – Приказ). Согласно ст. 4 данного Приказа к профессиональной тестированию допускаются:

1) специалисты с высшим образованием, имеющие опыт работы не менее 1 года в области экспертизы транспортных средств по направлению, причинами и характеру технических повреждений транспортного средства, а также технологии, объем и стоимости его ремонта и выполненные не менее 5 заключений (отчетов) в указанной области;

2) иные лица, имеющие высшее образование и прошедшие специальную подготовку по образованию переподготовки и повышения квалификации экспертов-техников.

Таким образом, экспертом-техником может стать любое лицо, имеющее высшее образование (например, педагогическое или медицинское), но не имеющее знаний в устройстве автомобиля, механизме его повреждений, технологии его восстановления новительного ремонта и т.д. Следует отметить, что в СЭУ Минюста России эксперт-механик, тестовым по техническим (вототехническим) специальностям, рекомендуется иметь высшее профильное образование.

Еще одной проблемой, о чем свидетельствуют Минюст России не раз заявляли в заседаниях МАК, является отсутствие какой-либо ответственности экспертов-техников за результаты своей работы. Эксперт-

техник может провести исследование, занизив размер страховой выплаты взыскатель без каких-либо последствий для себя. Так, судебные эксперты несут уголовную ответственность за заведомо ложное заключение по ст. 307 УК РФ. Оценщики несут материальную ответственность в соответствии с Федеральным законом № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации». Эксперт-техник же за недобросовестную работу даже не может быть исключен из реестра (не предусмотрено законодательством), не говоря уже о других видах ответственности.

Для аттестации в МАК соискатели, не прошедшие специальную подготовку по образовательным программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации экспертов-техников, обязаны представить 5 экспертных заключений. Данные заключения должны быть проверены на предмет их качества. Проверить обоснованность, достоверность представленных заключений достаточно сложно, так как заключения присылаются соискателями из разных регионов страны, где цены на материалы, ремонтные работы могут значительно различаться. Тот же самый порядок не дает возможности удостовериться, были ли данные заключения сделаны именно соискателем. Исходя из этого, данное требование (представление заключений) должно быть отменено, или должен быть изменен порядок проверки заключений, разработаны типовые формы, тот же требования к ним.

В СЭУ Минюста России действует отлаженная система добровольной сертификации компетентности экспертов. Для ее прохождения соискатели также обязаны представить 5 заключений, которые рецензируются действующими, аттестованными государственными судебными экспертами. При проведении сертификации представляемые заключения проверяются на соответствие компетентности соискателей действующим программам подготовки государственных судебных экспертов СЭУ Минюста России. Сертификация сегментирована в соответствии с территориальными зонами обслуживания.

Специальные указы в п. 2 ст. 4 Приказа, для аттестации должны пройти специальную подготовку по образовательным программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации экспертов-техников. Приказом Министерств

Транспорт Российской Федерации, Министерств юстиции Российской Федерации и Министерств внутренних дел Российской Федерации от 28.01.2009 № 14/24/58 утверждены «Требования к образовательным программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации экспертов-техников».

Для прохождения аттестации соискатели представляют копии персональных дипломов, сертификатов, аттестатов о прохождении переподготовки в персональных высших учебных заведениях (в основном непрофильных). Однако проверить, действительно ли они проходили обучение, если проходили, то в каком объеме, не представляется возможным. В одном из заседаний МАК при проверке копии представленного сертификата одного из соискателей его легитимность была подвергнута сомнению, после чего был направлен запрос в вуз, выданный документ. Многие вузы умудряются проводить обучение в объеме 516 часов за 1-2 календарные недели.

Следует отметить, что программы подготовки экспертов-техников кроме востехнических дисциплин включает в себя и транспортную терминологию, основы метрологии, экспертизы лакокрасочных материалов и лакокрасочных покрытий, экспертизы стекла и керамики, экспертизы пластмасс и других полимерных материалов, экспертизы шин и резинотехнических изделий, экспертизы горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей, экспертизы волоконистых материалов и изделий из них, экспертизы автомобильных электродов и других приборов светотехники, взрывотехнической экспертизы в отношении транспортного средств, пожарно-технической экспертизы в отношении транспортного средств, химической экспертизы.

В СЭУ Минюста России объем знаний, перечисленных в программе подготовки, соответствует компетенции как минимум 8-ми экспертных специальностей. Тем образом, можно сказать, что на бумаге эксперт-техник является экспертом во многих областях знаний (на практике же это в большинстве случаев не так). Для аттестации по количеству экспертных специальностей судебному эксперту понадобится около 4-х лет (полгода по каждой специальности).

В связи с изложенным следует усилить контроль над вузами, которые проводят

переподготовку экспертов-техников, более ответственно относиться к выбору преподавательского состава. Целесообразно к обучению привлечь экспертов СЭУ Минюста и МВД России, имеющих огромный опыт в различных областях знаний, также региональную сеть СЭУ.

Важным моментом в деятельности МАК и всей системы независимой технической экспертизы транспортных средств является выработка единой методической базы. Нынешний момент в России существует несколько методических руководств, позволяющих проводить расчеты по определению стоимости восстановительного ремонта. Наиболее часто используются методик для судебных экспертов РФЦСЭ, СЗРЦСЭ Минюста России, методик НИИАТ Минтранс России, методик НАМИ.

В 2010 году Постановлением Правительства РФ от 24.05.2010 № 361 были утверждены «Правила осуществления замеров размеров и технических характеристик при восстановительном ремонте транспортных средств». Данные Правила регламентируют порядок расчетов при определении размера страховой выплаты по ОСАГО. Их применение является обязательным. Однако использование данных Правил в полной мере не представляется возможным в связи с отсутствием информационного обеспечения, которое согласно п. 23 Правил должно быть разработано федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (Министерство транспорта). С момента вступления в силу данных Правил (01.09.2010) информационное обеспечение не сформировано.

Следует отметить, что некоторые методики расчета, отраженные в Правилах (например, расчет износа), научно обоснованы и трудновыполнимы сами по себе, в связи с чем сформировать информационное обеспечение не просто проблематично, скорее всего, невозможно. Выходом из этой ситуации может стать внесение изменений в данные Правила в части порядка определения износа деталей и др. В настоящее время износ транспортного средства при ОСАГО определяется по одной методике, при иных видах страхования, проведении судебных в технических экспертиз – по другим методикам.

В 2013 году РФЦСЭ трижды направил в Министерство транспорта предло-

жения по внесению изменений в «Правила осуществления замеров размеров и технических характеристик при восстановительном ремонте транспортных средств».

На основании изложенного можно сделать следующие выводы:

1. Система тестирования экспертов-техников, проводящих независимую техническую экспертизу в рамках ОСАГО, в том виде, в котором она работает в настоящее время, не позволяет обновить действительный уровень знаний соискателей. Аттестация проводится формально и включает в себя лишь проверку наличия требуемых для ее прохождения документов (трудоустройство, диплом и т.д.). Данное обстоятельство способствует допуску на рынок независимой технической экспертизы непрофессионалов.

2. Нынешний момент отсутствует система исключения тестовых экспертов-техников из государственного реестра. Эксперт-техник, совершивший недобросовестную работу, не несет никакой ответственности, что позволяет ему проводить любые расчеты.

3. Обучение экспертов-техников уже ведется в различных образовательных учреждениях страны, однако качество такого обучения вызывает множество вопросов. Один из них касается преподавательского состава.

4. Необходимо разработать единой методической базы в сфере независимой технической экспертизы, что позволит проводить экспертизу по общим научно обоснованным и понятным правилам. Действующие «Правила осуществления замеров размеров и технических характеристик при восстановительном ремонте транспортных средств» не работают, так как к моменту их принятия (май 2010 год), Минтранс России не сформировал необходимое информационное обеспечение. Данные Правила, по мнению специалистов РФЦСЭ, должны быть изменены, так как содержат спорные, научно не обоснованные методы расчета. Также необходимо привлечь к разработке методических руководств, правил проведения экспертизы специалистов СЭУ Минюста России, так как у них накоплен огромный опыт в этой сфере, также не работают большая судебная практика.