



**Российская Елена Рафаиловна**  
главный эксперт РФЦСЭ при  
Министерстве юстиции Российской  
Федерации, директор Института  
судебных экспертиз и зав. кафедрой  
судебных экспертиз Московской  
государственной юридической академии,  
научный руководитель направления по  
подготовке судебных экспертов в МГТУ  
им. Н.Э. Баумана. Заслуженный деятель  
науки, академик РАЕН

## **СУДЕБНЫЕ АВТОТЕХНИЧЕСКИЕ ЭКСПЕРТИЗЫ -АКТУАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ВЫСШЕГО ЭКСПЕРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

На рынке интеллектуального труда в сложных социально-экономических условиях современной России остро ощущается дефицит специалистов с широкопрофильной системой подготовки. Причем наибольший успех достигается, когда студент овладевает такими, казалось бы, трудно совместимыми областями знаний, как инженерные знания и юриспруденция. Такие специалисты при достаточно высоком уровне компетентности обладают большой профессиональной мобильностью.

Заметим, что инженерно-технические и юридические знания далеки только на первый взгляд. Ежедневно со страниц газет и по телевидению мы узнаем о серьезных дорожно-транспортных происшествиях. Почти всегда такие происшествия являются результатом преступных действий или бездействий людей. Однако расследование этих преступлений невозможно без использования специальных знаний, которые лежат в весьма специфической области, называемой судебной автотехнической (дорожно-транспортной) экспертизой. Судебные автотехнические экспертизы производятся и по гражданским делам, когда в суде общей юрисдикции или арбитраже решается вопрос о возмещении ущерба, выплате страховых сумм и другие столь же важные вопросы.

Может создаться впечатление, что для установления, например, механизма дорожно-транспортного происшествия достаточно чисто инженерных знаний. Однако это далеко не так, поскольку судебный эксперт не просто производит исследования, но получает данные, которые будут доказа-

тельствами по уголовному или гражданскому делу. В конечном итоге от его заключения может зависеть судьба или даже жизнь людей, получение ими компенсации за причиненный вред и пр. Дорожно-транспортные происшествия относятся к числу наиболее частых инцидентов, и для выяснения их обстоятельств необходимо производство судебных автотехнических экспертиз, но в настоящее время существующее число государственных экспертов-автотехников едва обеспечивает производство экспертиз по наиболее тяжким преступлениям (и составляет примерно десятую часть от необходимого числа квалифицированных экспертов).

В связи с вступлением в силу Федерального закона (№ 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» возникла необходимость в проведении большого числа экспертиз, именуемых «независимыми экспертизами транспортных средств». Согласно ч. 2 ст. 12 вышеуказанного закона при причинении вреда имуществу потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан представить поврежденное имущество или его остатки страховщику для осмотра и организации независимой экспертизы (оценки) в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков. Организация независимой технической экспертизы транспортных средств, регламентируется Постановлением Правительства Российской Федерации (от 24 апреля 2003 г. № 238) «Об организации

независимой технической экспертизы транспортных средств». В Правилах<sup>1</sup>, утвержденных этим Постановлением, указывается, что целью проведения независимой технической экспертизы транспортного средства является установление помимо технологии, объема и стоимости ремонта транспортного средства, т.е. оценки повреждений, еще и характера и причины возникновения технических повреждений транспортного средства. Это означает, что эксперты-техники фактически решают те же задачи, что и судебные эксперты-автотехники. Более того, в Правилах прямо указывается, что при наличии в выводах судебной экспертизы сведений, позволяющих страховщику решить вопросы, необходимые для выплаты страхового возмещения, экспертиза может не проводиться.

На практике складывается как раз обратная ситуация, когда эксперт-автотехник, производя «независимую экспертизу»<sup>2</sup>, не только вынужден разрешать задачи автотехнической или транспортно-трасологической экспертизы, но и впоследствии выступает в качестве судебного эксперта, поскольку противоречия между страховыми компаниями и страхователями часто возможно разрешить лишь в судебном порядке, а число судебных экспертов-автотехников весьма невелико. Заметим, что в качестве экспертов-техников в настоящее время выступают профессиональные оценщики, имеющие экономическое или юридическое образование и прошедшие обучение в рамках повышения квалификации на двухнедельных краткосрочных курсах, организованных в вузах и НИИ автомобильного профиля. Читая лекции по теории и практике судебной экспертизы на этих курсах, мы многократно убеждались в ущербности такой подготовки, даже для лиц с высшим техническим образованием, не говоря уже о юристах и экономистах.

Судебная автотехническая экспертиза - это отличная от других специфическая разновидность автотехнических исследований, обладающая особым статусом. Сходство ее с экспертизами в других сферах человеческой деятельности, например, в страховом деле при определении механизма повреждения автотранспортного средства, заключается в том, что она, по сути, является исследованием, основанным на использовании специальных знаний. Однако далеко не любое исследование может именоваться судебной экспертизой, поскольку эти экспертизы выполняются в ходе судебного исследования по гражданским и уголовным делам, делам по административным правонарушениям. Специалист, производящий судебные экспертизы, должен обладать, помимо базовых инженерных знаний, специфическими знаниями

именно в области исследования вещественных доказательств, владеть сертифицированными и утвержденными методиками экспертного исследования, но, кроме того, обязан иметь достаточно глубокие познания в области юридических наук. Профессиональные и квалификационные требования, предъявляемые к судебному эксперту, сформулированы в ст. 13 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (от 31 мая 2001 г. №73-ФЗ).

Как известно, в течение многих лет государственных судебных экспертов практически всех родов и видов экспертиз (за исключением специалистов в области судебной медицины и судебной психиатрии, которых выпускают соответствующие кафедры медицинских высших учебных заведений) готовили путем переподготовки лиц, имеющих как естественно-научное, так и юридическое образование. В результате этой переподготовки они получали так называемый допуск - квалификационное свидетельство на право производства экспертиз данного рода (вида). Для самостоятельной подготовки вновь принятых сотрудников, не имеющих права производства экспертиз, составлялся индивидуальный план, который утверждался руководителем судебно-экспертного учреждения (СЭУ), в соответствии с программой подготовки экспертов данного ведомства. За стажером, не имеющим экспертной подготовки, закреплялся эксперт-наставник из числа наиболее опытных работников. Наставник должен был оказывать вновь поступившему сотруднику методическую помощь в освоении теоретического курса и приобретении практических навыков работы с приборами и оборудованием, контролировать выполнение индивидуального плана подготовки, привлекать обучающегося к производству экспертиз и исследований, участию в следственных действиях в качестве специалиста. Заключение эксперта подписывалось наставником и обучающимся экспертом-стажером.

В системе судебно-экспертных учреждений (СЭУ) Министерства юстиции Российской Федерации этому вопросу уделялось и уделяется серьез-

<sup>1</sup> Правила организации и проведения независимой технической экспертизы транспортного средства при решении вопроса о выплате страхового возмещения по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 апреля 2003 г. № 238.

<sup>2</sup> Такое наименование, с нашей точки зрения, не является удачным, поскольку не позволяет конкретизировать предмет этой экспертизы.

ное внимание. Экспертов-автотехников в системе СЭУ готовят из специалистов с высшим инженерным образованием (курсы и стажировки), а также в рамках послевузовского образования (аспирантура). Подготовка осуществляется по четырем экспертным специальностям, предусмотренным Перечнем родов (видов) экспертиз, выполняемых в судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации<sup>3</sup>:

- 13.1. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия;
- 13.2. Исследование технического состояния транспортных средств;
- 13.3. Исследование следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика), а также технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП;
- 13.4. Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости.

Переподготовка ведется по специально разработанным и утвержденным программам, включающим изучение основ криминалистики и судебной экспертизы, информационного и математического обеспечения судебной автотехнической экспертизы (САТЭ); особенностей назначения и производства САТЭ на предварительном следствии и в суде; основ судебной транспортно-трасологической экспертизы и других курсов в зависимости от экспертной специальности. Обучающиеся также выполняют курсовую работу и практические экспертные исследования. Обучение заканчивается сдачей итогового комплексного экзамена, принимаемого аттестационной комиссией. В результате сотрудники СЭУ аттестуются на право производства какого-либо вида САТЭ и получают квалификационное свидетельство, а негосударственные эксперты проходят процедуру добровольной сертификации и получают сертификат Минюста России установленного образца<sup>4</sup>. Вся программа теоретического обучения по данной системе составляет 108 час. Поэтому основные знания и навыки экспертной работы приобретаются в процессе практической экспертной деятельности под руководством опытных экспертов-наставников. Данная система подготовки экспертов действует уже в течение многих лет, но имеет свои недостатки. Хотя программами переподготовки предусмотрено чтение лекций по основам процессуального права, криминалистике и теории судебной экспертизы, которое, как правило, осуществляется высококвалифицированными преподавателями (докторами и кандидатами наук), а практическая часть подготовки включает обязательное самостоятельное

выполнение как минимум 5-ти экспертных заданий, практика показывает, что при аттестации лиц, прошедших такую подготовку, зачастую выявляются существенные пробелы в теоретических знаниях, ошибки при выполнении контрольных заданий.

Инженеры и другие специалисты с естественно-научным или техническим базовым образованием, которые привлекаются на работу в СЭУ для производства судебных автотехнических экспертиз, как правило являются специалистами в очень узких областях, и полученные в вузах знания используются ими только на 20-30%. Краткосрочные курсы, с помощью которых их обучают основам материального и процессуального права, криминалистики, к сожалению, не дают им необходимых глубоких знаний. Юридические знания и общая правовая культура, насущно необходимые судебным экспертам в повседневной деятельности, приобретаются ими только через несколько лет практической работы. В результате допускаются многочисленные экспертные ошибки и упущения.

Безусловно, качество подготовки судебных экспертов путем индивидуальных и групповых стажировок и краткосрочных курсов не может сравниться с систематическим образованием, получаемым в высшем учебном заведении. К настоящему времени завершилась давняя дискуссия о необходимости профильной подготовки судебных экспертов только с высшим образованием. В государственном реестре появилась новая специальность для специалистов с высшим образованием - судебная экспертиза. С 2000 г. действует Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования по специальности 030502.65 - судебная экспертиза. Выпускникам вузов по этой специальности с 2003 г. присваивается квалификация - судебный эксперт. Для координации действий научно-педагогической общественности вузов и представителей учреждений и организаций по обеспечению качества и развития содержания профессионального образования, прогнозирования перспективных направлений и научно-методического обеспечения процесса подготовки специалистов в области судебной экспертизы на базе Саратовского юридического института МВД России создано Учеб-

---

### 52 Теория и практика судебной экспертизы № 1 (9) 2008

<sup>3</sup> Утвержден Приказом Министерства юстиции Российской Федерации от 14 мая 2003 г. № 114 (в ред. Приказов Минюста РФ от 12.09.2005 № 169, от 09.03.2006 № 36, от 12.03.2007 № 48).

<sup>4</sup> Об этом подробнее см.: Москвина Т.П., Российская Е.Р. Сертификация методического обеспечения судебных экспертиз - реальный путь совершенствования судебно-экспертной деятельности // Юстиция. 2006. № 3.

но-методическое объединение образовательных учреждений профессионального образования в области судебной экспертизы Министерства образования и науки РФ.

Единство интегрированной природы всех видов судебных экспертиз и представления об общеэкспертных методах исследования вещественных доказательств позволило создать предпосылки для выработки единого подхода к подготовке судебных экспертов разных специализаций в рамках вузовского образования. Поэтому Государственный образовательный стандарт предусматривает унифицированный подход к изучаемым общепрофессиональным дисциплинам и дифференцированное определение дисциплин специализации в зависимости от родов судебных экспертиз. В рамках этого стандарта с февраля 2001 г. в Московском государственном техническом университете (МГТУ) им. Н.Э. Баумана начата подготовка судебных экспертов-автотехников в форме второго высшего профессионального образования, а в 2003 г. в МГТУ осуществлен первый выпуск этих судебных экспертов. Обучение ведется в рамках второго высшего образования на базе бакалавриата и специалитета по инженерным специальностям. Срок обучения по вечерней (очно-заочной) форме составляет 2,5 года. Выпускники уже работают в Российском федеральном центре судебных экспертиз при Министерстве юстиции РФ, в судебно-экспертных подразделениях некоторых силовых ведомств, в страховых компаниях и негосударственных судебно-экспертных учреждениях.

Вузовская подготовка судебных экспертов-автотехников включает изучение дисциплин традиционного юридического цикла, в том числе: теории государства и права, конституционного права, административного, уголовного и гражданского права, уголовного, гражданского и арбитражного процесса, криминалистики. В блок общепрофессиональных дисциплин входят:

- теория судебной экспертизы;
- криминалистическое исследование веществ, материалов и изделий;
- судебная фотография и видеозапись;
- участие специалиста в процессуальных действиях;
- методы и средства судебно-экспертных исследований;
- физико-химические методы исследования вещественных доказательств.

К дисциплинам специализации относятся:

- основы судебных инженерно-технических экспертиз;
- судебная автотехническая экспертиза;
- надежность технических устройств;

- устройство, эксплуатация и производство транспортных средств;
- строительные и эксплуатационные качества автомобильных дорог;
- организация и безопасность дорожного движения;
- основы криминалистической экспертизы;
- судебная транспортно-трасологическая экспертиза и другие.

Неотъемлемую часть подготовки квалифицированных специалистов - судебных экспертов составляют обязательные практические занятия под руководством ведущих экспертов-практиков. В результате обучения студенты получают необходимые знания и навыки, которые позволят им успешно реализовать себя в области теоретических разработок и практического использования самых современных экспертных технологий. Студенты также овладевают современными компьютерными средствами поддержки принятия экспертных решений. Студенты, выполнившие все требования учебного плана по подготовке судебных экспертов, сдавшие все предусмотренные экзамены и зачеты, успешно защитившие дипломную работу получают диплом государственного образца.

Заметим, что актуальность параллельного получения выпускниками МГТУ им. Н.Э. Баумана основной и дополнительной квалификации (таких специалистов называют также специалистами «двойной компетенции») уже подтверждается отзывами, полученными как из судебно-экспертных учреждений, так и от самих выпускников. Некоторые из обучающихся прямо заявляют, что хотят получить второе образование для лучшей адаптации на рынке интеллектуального труда в сложных условиях конкуренции специалистов.

Следует отметить, что в МГТУ им. Н.Э. Баумана предполагается начать обучение по специальности «Судебная экспертиза» и в рамках первого высшего образования. Но этот столичный вуз не единственный, где готовят судебных экспертов-автотехников. В 2005 г. лицензию на подготовку экспертов по данной специальности получил Восточно-Сибирский институт МВД России, где на факультете по подготовке следователей и судебных экспертов в рамках первого высшего образования начато обучение по специализации инженерно-технические экспертизы (профили подготовки - пожарно-техническая экспертиза и автотехническая экспертиза), срок обучения 5 лет. В этом институте даже создана специальная кафедра Автотехнической экспертизы и автоподготовки.

В настоящее время идет разработка Федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования третьего поколения по специальности 030502.65 Судебная экспертиза. Согласно одобренным Советом Учебно-методического объединения образовательных учреждений профессионального образования в области судебной экспертизы проектам предполагается, что подготовка судебных экспертов будет осуществляться по направлениям: бакалавриат, магистратура и, возможно,

специалитет. Такое разнообразие форм позволит обеспечить подготовку высококвалифицированных экспертов-автотехников, как при получении ими первого высшего образования по линии бакалавриата с последующим повышением своего уровня в магистратуре, так и при поступлении в магистратуру по судебной экспертизе бакалавров и специалистов, получивших инженерную подготовку в институтах автомобильно-дорожного профиля.