

К ВОПРОСУ О КОМПЛЕКСНОМ ПОЖАРНО-ТЕХНИЧЕСКОМ И АВТОТЕХНИЧЕСКОМ ИССЛЕДОВАНИИ АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПОСЛЕ ПОЖАРА

Шагов Егор Михайлович

Аспирант

Российский государственный университет

правосудия

shagoff.e@yandex.ru

TO THE QUESTION OF COMPREHENSIVE FIRE-TECHNICAL AND AUTOMOTIVE RESEARCH OF A VEHICLE AFTER A FIRE

E. Shagov

Summary. A study to establish the cause of a fire is integral, but at the same time one of the most difficult in the framework of a forensic fire and technical examination. Examination to determine the cause of a fire in many cases is complex, both in the epistemological sense and in the procedural one. For the production of this study, in addition to fire-technical experts, such specialists as automotive technicians, explosives technicians, forensic specialists for a comprehensive examination of substances of products and materials (KEMVI), etc. are often involved. This article is devoted to a comprehensive fire-technical and automotive technical expertise in the study of a vehicle after fire.

This article is the author's view on the question of the feasibility of conducting a comprehensive fire-technical and auto-technical examination in the study of a vehicle after a fire. The opinion is substantiated that the examination of a burned-out car, in order to establish the causes of what happened, is a complex type of expert research, due to the complex nature of the tasks being solved and solely by a fire-technical expert, it can only be solved with a certain degree of approximation. The reasons why the establishment of the relationship between the repair of the vehicle, its design flaws and accidents is a jointly solved, integration task are disclosed.

Keywords: Forensic examination, vehicle fire, fire-technical examination, autotechnical examination, complex examination, complex of examinations, competences of experts, parallel complex examinations.

Аннотация. Исследование по установлению причины возникновения пожара является неотъемлемым, но при этом одним из самых сложных в рамках судебной-пожарно-технической экспертизы. Экспертиза по определению причины пожара во многих случаях носит комплексный характер, как в гносеологическом смысле, так и в процессуальном. Для производства данного исследования помимо пожарно-технических экспертов часто привлекаются и такие специалисты как автотехники, взрывотехники, судебно-медицинские специалисты комплексной экспертизы веществ изделий и материалов (КЭМВИ) и др. Настоящая статья посвящена комплексной пожарно-технической и автотехнической экспертизе при исследовании автотранспортного средства после пожара.

Данная статья является взглядом автора на вопрос о целесообразности проведения комплексной пожарно-технической и автотехнической экспертизы при исследовании автотранспортного средства после пожара. Обосновывается мнение о том, что экспертиза сгоревшего автомобиля, с целью установления причин произошедшего является сложным видом экспертных исследований, по причине комплексного характера решаемых задач и единолично пожарно-техническим экспертом может быть решен только с определенной степенью приближения. Последовательно раскрываются причины, почему установление взаимосвязи между ремонтом ТС, его конструктивными недостатками и ДТП является совместно решаемой, интеграционной, задачей.

Ключевые слова: Судебная экспертиза, пожар транспортного средства, пожарно-техническая экспертиза, автотехническая экспертиза, комплексная экспертиза, комплекс экспертиз, компетенции экспертов, параллельные комплексные экспертизы.

Пожары автотранспортных средств уже давно составляют значительный процент от числа всех произошедших пожаров. По данным ВНИИПО за 2020 год зафиксировано 11241 ед. пожаров, объектами которых стали транспортные средства (далее ТС), что составляет 4,8% от общего числа пожаров [1]. Возгорание в автомобиле всегда наносит материальный ущерб, который владелец будет стараться возместить, а для этого, наиболее вероятно, придется обращаться в суд и в дальнейшем проводить специальные исследования.

Как известно, процессуальной формой использования специальных знаний в Российской Федерации является судебная экспертиза, сущность которой проявляется в полном, объективном и всестороннем анализе объекта исследования. Конечной целью исследований пожара транспортных средств, в т.ч. и автомобилей является установление первопричины произошедшего возгорания. Достижение ее возможно путем последовательного решения следующих задач: определение очага и причины пожара и в некоторых случаях оценка этой причины.

Экспертиза сгоревшего автомобиля, с целью установления причин произошедшего является сложным видом экспертных исследований, по причине комплексного характера решаемых задач. В общем случае суд или следователя, назначившего экспертизу, интересует, где находился очаг возгорания и какова его причина. Очевидно, что определение очага пожара полностью находится в компетенции пожарно-технического эксперта, т.к. только он обладает специальными знаниями и методиками по его установлению. Специфическим в рассматриваемом случае является вопрос о причине возгорания. По мнению автора, данный вопрос является более процессуально значимым, так как только после его решения можно установить лицо, виновное в возникновении горения, а значит, и взыскать с него материальный и моральный ущерб, нанесенный пожаром. К сожалению, данный вопрос может быть решен пожарно-техническим экспертом только с определенной степенью приближения.

Все дело в том, что пожарно-технический эксперт в рамках своего исследования по вопросу причины произошедшего возгорания в автомобиле может отождествить только такие версии как:

1. Аварийный режим работы электрооборудования автомобиля;
2. Возгорание, произошедшее вследствие попадания на нагретые поверхности системы горючих веществ и материалов;
3. Внесение источника зажигания малой мощности (тлеющего табачного изделия и т.п.);
4. Внесение постороннего источника зажигания (поджог);
5. Самовозгорание груза;
6. Тепловыделение при трении.

Если в заключении эксперта будет обоснован вывод о внесении постороннего источника зажигания (поджог) или внесении источника зажигания малой мощности, то наиболее вероятно автотехническое или комплексное исследование не потребуется. В случае с поджогом будет возбуждено уголовное дело по статье 167, в случае с внесением источника зажигания малой мощности, например, тлеющего табачного изделия, будут выясняться обстоятельства его внесения и возможно, возбуждены уголовные дела по статье 167 или 168 УК РФ [2].

Если же пожарно-технический эксперт при производстве исследования не обнаружит признаков поджога и внесения маломощного источника зажигания и в свою очередь придет к выводу, что причина пожара исследуемого транспортного средства имеет техническую природу как то: аварийный режим работы электросети или попадание на нагретые поверхности горючих веществ

и материалов, то у суда, следователя, органа, проводящего дознание, или адвокатов обоснованно возникнет вопрос, а почему это произошло? Процессуальная форма данного вопроса выглядит следующим образом:

Являются ли причины, повлекшие за собой возгорание автотранспортного средства:

- ◆ конструктивными недостатками; Следствием сервисных, ремонтных работ, проводившихся на автомобиле до возгорания;
- ◆ конструктивными недостатками;
- ◆ следствием нарушения правил эксплуатации автомобиля?

Вопрос в такой редакции, поставленный на разрешение пожарно-технической экспертизе или самому эксперту в рамках судебного заседания, по нашему мнению, является процессуальной ошибкой т.к. находится вне сферы компетентных знаний пожарно-технического эксперта. Далее постараемся объяснить свою позицию примерами.

Не редки случаи, когда спустя небольшой промежуток времени (от нескольких часов до нескольких дней) после некачественно проведенных ремонтных работ (в т.ч. кустарных) происходит возгорание в той или иной части транспортного средства. В такого рода происшествиях у лица, назначившего экспертизу конечной целью, является желание установить, произошло ли возгорание вследствие некачественно проведенного ремонта или по какой-то иной причине. Потому, помимо установления очага и причины пожара на разрешение экспертизы может ставиться вопрос в следующей редакции: присутствует ли причинно-следственная связь между последним проведенным ремонтом ТС и его возгоранием?

Очевидно, для обоснованного и категоричного вывода по этому вопросу компетенции пожарно-технического эксперта недостаточно.

Во-первых, пожарно-технический эксперт, как правило, не обладает необходимым объемом знаний о конструкции автомобиля, способах ремонта его узлов деталей и агрегатов, практике этого ремонта, степени влияния неисправностей или дефектов одних узлов на другие и т.д. К тому же для определения первопричины требуется оценивать обстоятельства, предшествующие произошедшему возгоранию такие как: влияние предыдущего ремонта, дорожно-транспортные происшествия, отдельные неисправности.

Во-вторых, единолично пожарно-технический эксперт из-за отсутствия специальных знаний в области транспорта не вправе употреблять специальные терми-

ны из понятийного аппарата автотехнической экспертизы, а без них в свою очередь невозможно обойтись при производстве подобных исследований.

Наряду с вышеизложенным, стоит отметить, что эксперты в области производства пожарно-технических экспертиз нередко выходят за пределы своей компетенции и решают вопросы о первопричинах возгорания самостоятельно без участия представителя другой специальности. Подобное нарушение приводит к экспертным, а впоследствии и к судебно-следственным ошибкам.

Если же поставить вопрос о первопричинах пожара перед автотехническим экспертом, то окажется, что установление причинно-следственной связи это задача вне его объективной компетенции его компетенции. Его знаний не будет достаточно для сопоставления конкретного дефекта, возникшего при ремонте, с тем, как и где, возникло возгорание ТС. Можно представить себе решение данной проблемы при помощи комплекса экспертиз. В таком случае, сначала должна быть назначена пожарно-техническая экспертиза по установлению очага и причины пожара, а после автотехническая по установлению причинно-следственной связи между ремонтом и возгоранием. Однако у автора вызывает большое сомнение, что сведения, содержащиеся в пожарно-технической экспертизе, будут понятны и достаточны автотехническому эксперту для решения сложнейшей задачи по установлению причинно-следственной связи между ремонтом и возгоранием. Все же наиболее целесообразным выходом из данной ситуации является совместная оценка полученных выводов по частным вопросам (по очагу, причине и ремонту) и решение интеграционной, находящейся на стыке двух специальностей, задачи по установлению причинно-следственных связей, вызвавших в итоге возгорание транспортного средства.

На наш взгляд, только комплексное пожарно-техническое и автотехническое исследование может на должном уровне установить или опровергнуть причинно-следственную связь между возгоранием транспортного средства и предшествующим ему ремонту. Подобный взгляд на проблему разделяет и Н.Н. Ильин "Так, при установлении факта и причин пожара на транспортном средстве может быть назначена комплексная транспортная (в зависимости от вида транспорта) и пожарно-техническая экспертиза, или транспортная и взрывотехническая экспертиза, на разрешение которой добавляются следующие вопросы: — какова непосредственная причина пожара или взрыва (перегрев двигателя, ошибки производства транспортного средства, техническая неисправность и т.д.); — какие обстоятельства способствовали возникновению пожара или

взрыва (например, ненадлежащие ремонт и эксплуатация транспортного средства)" [3].

Помимо установления причинно-следственной связи между ремонтом автотранспортного средства и его возгоранием, комплексная пожарно-техническая и автотехническая экспертиза может с высокой точностью решить вопрос о причастности тех или иных конструктивных недостатков к произошедшему. Нередко заводы изготовители и конструкторские бюро, занимающиеся разработкой и производством автотранспортных средств невольно уже на стадии проектирования, допускают те или иные ошибки, которые при эксплуатации ТС даже в предусмотренных техническим паспортом условиях могут привести к его возгоранию. При выявлении таких случаев производителям автомобилей чаще всего приходится отзывать всю партию, тем самым неся огромные материальные убытки. Так, в 2015 году американская компания Fiat Chrysler отозвала около 477 тыс. машин из-за выявленной угрозы пожара. Конструктивные проблемы данных автомобилей были связаны с возможным перегревом и дальнейшим аварийным режимом работы электросети и высоким риском утечки жидкости из системы рулевого управления [4].

Как и в рассмотренном ранее вопросе об определении причинно-следственной связи между ремонтом и возгоранием ТС для оценки причастности возможных конструктивных недостатков автомобиля к произошедшему пожару, необходимо решение интеграционной задачи. Однако прежде, чем перейти к анализу влияния тех или иных недостатков конструкции автомобиля, предварительно пожарно-техническому эксперту следует установить очаг и непосредственную (техническую) причину произошедшего возгорания, причем очаг, по возможности, с максимальной степенью приближения (до конкретного узла, детали). В это же время эксперту в области автотехнической экспертизы следует ознакомиться с исследуемым транспортным средством и конструкторской документацией. Только после решения этих двух задач возможен переход к решению комплексной, находящейся на стыке двух экспертных специальностей задаче, по оценке особенностей конструкции транспортного средства с точки зрения пожарной опасности.

Помимо рассмотренных ранее случаев совместного исследования пожарно-техническим и автотехническим экспертами ТС после пожара можно также выделить и еще один. Он возникает, когда требуется установить причинно-следственную связь между дорожно-транспортным происшествием (ДТП) и пожаром. При этом, перед определением наличия или отсутствия причинно-следственной связи нередко требуется установить сам факт ДТП. Как показывает практика экспертных

учреждений, к такого рода исследованиям часто привлекаются автотехнические эксперты, специализирующиеся на транспортно-трасологической диагностике, то есть на исследовании следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия [5]. Для целей совместного исследования автотехническому эксперту требуется установить факт контактного взаимодействия (наличие ДТП), место ДТП, контактирующие в ходе ДТП поверхности транспортного средства, определить какие узлы и агрегаты ТС повреждены в ходе ДТП и в какой степени. После этого комплексно с пожарно-техническим экспертом следует переходить к решению интеграционного вопроса об установлении причинно-следственной связи между ДТП и пожаром ТС.

Таким образом, пожарно-технический эксперт и эксперт-автотехник, исследуя ТС решают диагностические задачи, каждый внутри своего вида судебных экспертиз, а затем формулируют общий вывод о механизме произошедшего возгорания т.к. обладают специальными знаниями на стыке этих экспертных специализаций. Опыт практической деятельности свидетельствует о нередких случаях, когда комплексные пожарно-технические и автотехнические экспертизы выполняются экспертом единолично, при этом чаще всего вторую специальность осваивает именно пожарно-технический эксперт.

На наш взгляд, привлечение автотехнического эксперта к производству экспертиз, связанных с установлением причины пожара в ТС, позволит наиболее точно ответить на вопрос о том, какой узел/агрегат/деталь и по какой причине привел к возгоранию транспортного средства. По изученным экспертным заключениям, имеющимся в нашем распоряжении, можно сделать вывод о том, что большинство из них требовали специальных знаний в области автотехники.

Опыт различных экспертных учреждений свидетельствует о том, что в любой экспертной комиссии необходимо выделение ведущего эксперта для организации самого процесса исследования. Такой эксперт не должен обладать никакими процессуальными преимуществами над другими участниками комиссии, но, несмотря на это, может пользоваться служебными полномочиями организатора комплексного исследования и в свою очередь полностью или частично проводить комплексные исследования. Иными словами, взаимодействие эксперта организатора с остальными экспертами должно осуществляться исходя из принципа координации, а не субординации. В большинстве случаев эксперт-организатор определяется после формирования всей комиссии, поскольку на этом этапе объекты исследования уже предварительно изучены и вследствие чего становится ясно, какой из специалистов может быть максимально эффективен при решении

интеграционной задачи. Не вызывает сомнения, что это должен быть самый опытный эксперт, который уже имеет опыт производства комплексных экспертиз по схожим вопросам. По нашему мнению, в случае производства экспертизы, связанной с исследованием пожара, в частности, по определению его причины экспертом организатором всегда должен назначаться эксперт пожарно-технического профиля т.к. конечной целью таких исследований является именно определение причины произошедшего возгорания.

Говоря о порядке проведения комплексной экспертизы нельзя не затронуть вопрос последовательности исследования объектов. В данном вопросе трудно не согласиться с мнением Ю.Г. Гамаюновой, «определять последовательность исследования объектов предпочтительнее не ведущему эксперту, а комиссии в полном составе, что бы были учтены мнения всех членов комиссии, основанные на специальных знаниях каждого из них» [6].

Возвращаясь к рассматриваемому случаю комплексной пожарно-технической и автотехнической экспертизы наиболее целесообразным, по нашему мнению, выглядит проведение так называемой параллельной комплексной экспертизы. Данный термин и его понятие впервые даны в статье, написанной коллективом автором ФГБУ РФЦСЭ при Минюсте РФ: «Характерной особенностью такого исследования является то, что экспертный анализ проводится экспертами практически параллельно и обмен информацией происходит практически одномоментно» [7]. Объемы специальных знаний и умений пожарно-технического эксперта и автотехнического эксперта по отдельности недостаточно для дачи общего вывода. Вывод о причине произошедшего может быть получен только в результате интеграции знаний и умений в ходе проведения совместного исследования.

По нашему мнению, в общем случае совместное исследование должно начинаться уже со стадии первичного осмотра транспортного средства, являющегося объектом исследования комплексной экспертизы. На этой же стадии должен происходить двусторонний обмен мнениями, поиск и совместная оценка следов, а также формулирование предварительных результатов исследования. Однако предварять совместное исследование всегда должно раздельное ознакомление экспертов с предоставленными материалами дела в рамках поставленных перед ними вопросов.

В завершении хотелось бы отметить, что использование комплексного подхода к решению вопроса о причине пожара является наиболее эффективным т.к. в данном случае синергия знаний отдельных экспертов всегда больше суммы их знаний по отдельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Пожары и пожарная безопасность в 2020 году: Статистический сборник / П.В. Полехин, М.А. Чебуханов, А.А. Козлов, А.Г. Фирсов, В.И. Сибирко, В.С. Гончаренко, Т.А. Четина. Под общей редакцией Д.М. Гордиенко. — М.: ВНИИПО, 2021. — 112 с.: ил. 5;
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 №63-ФЗ (ред. от 28.01.2022);
3. Ильин Н.Н. "Теория и практика транспортных судебных экспертиз в расследовании преступлений": дисс. док.юр.наук 12.00.12 Московская академия Следственного комитета Российской Федерации 2021–540с.;
4. Производитель автомобилей Fiat Chrysler отзывает 569,8 тыс. автомобилей по всему миру из-за угрозы пожара. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/567cb5f39a794769b2d68287>;
5. Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым представляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России" (с изменениями на 28 декабря 2021 года);
6. Гамаюнова Ю.Г. Комплексная трасолого-волоконноведческая экспертиза. — М.: Юрлитинформ, 2006. — С. 65;
7. Усов А.И., Микляева О.В., Карпухина Е.С., Эдзубов Л.Г. О трех версиях теории комплексной экспертизы// Теория и практика судебной экспертизы –2015- № 1 (37)- С133–134.

© Шагов Егор Михайлович (shagoff.e@yandex.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Российский государственный университет правосудия