УДК 67
ББК 34
DOI 10.24411/2073-0454-2019-10013

© А.В. Исаев, 2019

Научная специальность 12.00.08 — уголовное право и криминология, уголовно-исполнительное право

ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА СУДЕБНЫХ ИНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНЫХ ЭКСПЕРТИЗ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Александр Владимирович Исаев, кандидат технических наук
НП «Палата судебных экспертов им. Ю.Г. Корухова» (Российская Федерация, 127018, г. Москва, ул. Складочная, д. 1, стр. 15)
E-mail:isaev@avtomashinist.ru

Аннотация. Представлены особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте: нормативная база, использование методов трасологической экспертизы и ситуалогического исследования, использование заключения как средства доказывания.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, колёсные пары, рельсы, ситуалогическое исследование.

FEATURES OF MANUFACTURE OF JUDICIAL-ENGINEERING EXPERTISE IN RAILWAY TRANSPORT

Alexander Vladimirovich Isaev, candidate of Technical Sciences
NP «Chamber of Forensic Experts named after Yu.G.Korukhov», Russian Federation, 127018, Moscow, ul. Skladochnaya, 1, p. 15
E-mail:isaev@avtomashinist.ru

Annotation. The article discusses the features of the production of judicial engineering and transport expertise on railway transport: the normative base, the use of the methods of tracological expertise and situational research, the use of the conclusion as a means of proof.

Keywords: railway transport, axle wheels, rails, situational research.

Citation-индекс в электронной библиотеке НИИОН

Для цитирования: Исаев А.В. Особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте. Вестник Московского университета МВД России. 2019;(1):54-6.

Реформирование железнодорожного транспорта России, начавшееся в 2000-е гг. и продолжающееся по настоящее время, привело к тому, что единый транспортный комплекс, существовавший во времена СССР, оказался разделённым между отдельными хозяйствующими субъектами. Результатом явилось увеличение судебной практики по делам, касающимся событий и происшествий на железнодорожном транспорте. Вследствие этого можно говорить о сложившемся отдельном классе инженерно-транспортных экспертиз, связанных с такими событиями и происшествиями — железнодорожно-транспортных экспертизах.

Железнодорожно-транспортные экспертизы(ЖТЭ) можноусловно разделить на четыре группы:

Установление причины транспортного события или происшествия.

Определение технической возможности остановки поезда для предотвращения наезда на человека (или препятствие).

Установление непосредственной технической причины повреждения (отказа) железнодорожного подвижного состава.

Определение стоимости ремонта повреждённого подвижного состава.

Во всех перечисленных случаях у эксперта возникают сложности, связанные с тем, что:

- исходные данные, содержащиеся в материалах дела, обычно не дают возможности про-

ведения полноценного исследования;

- современная нормативная база в области железнодорожного транспорта включает в себя множество действующих ещё со времён СССР, но не отменённых инструкций и подзаконных актов, зачастую противоречащих нормативам, принятым в постсоветские годы.

Предоставление эксперту дополнительных материалов для производства экспертизы, как правило, также не увеличивает массив исходных данных.

Приказ Минтранса РФ №344 от 18.12.2014 г. «Об утверждении положения о классификации, порядке расследования и учёта транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» [1] содержит перечень действий, которые должны происходить на месте транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

В этом перечне имеются следующие действия: «… составляется схема разрушения железнодорожного пути и расположения железнодорожного подвижного состава, следов схода его с рельсов с привязкой к километру и пикетам, начала схода и места остановки железнодорожного подвижного состава…» ([1], гл.II, п.9)

Однако должностные лица ж.д.транспорта, работающие на месте события (происшествия), как правило, не обладают специальными знаниями в области криминалистики и трасологии. Это приводит к тому, что фотоматериалы и схемы не фиксируют (или фиксируют неправильно) многие обстоятельства, существенные для проведения экспертизы.Но даже при правильной фиксации следов контактного взаимодействия поверхностей катания и гребней колёсных пар с поверхностью головки рельса может возникнуть сложность в определении как следовоспринимающего, так и следообразующего объектов: что выступает таковымпри конкретном событии — колесо или рельс?

Так, например, в материалах по одному из дел по сходу вагонов на путях необщего пользования в техническом заключении, составленном работниками Ространснадзора, не были зафиксированы следы как на рельсах, так и на колёсных парах вагонов. Однако собственник путей необщего пользования, выступая как субъект железнодорожного транспорта ([1], п.3), сформировал комиссию из числа своих работников и иных причастных лиц, целью которой явилось выявление причины транспортного происшествия для предупреждения его возникновения в дальнейшем([1], п.6).

В ходе работы комиссии был произведён осмотр вагонов и элементов верхнего строения пути (рельсошпальной решётки и балласта) с фотофиксацией следов на колёсных парах, рельсах, шпалах и балласте. Также были зафиксированы (на фотографиях и в актах осмотра) как повреждения, которые получили вагоны в результате схода с последующим опрокидыванием, так и повреждения, которые получили вагоны при их постановке на путь.

Хорошая подготовка исходных данныхпозволила качественно выполнить ситуалогическое исследование и трасологическую экспертизу, в результате которой было определено, что первоначально с рельс сошёл не первый вагон из группы, как предполагали работники Ространснадзора, а второй. Такой вывод был сделан при исследовании следов от балласта на колёсных парах вагонов. Также при результатах исследования следов на внутренней стороне головки рельса и на колёсных парах было определено место схода вагона и обстоятельства, сопутствующие сходу.

В экспертной практике методы трасологии применялись и для установления происхождения следов на внутренней поверхности (т.н. «зеркале») втулки цилиндра тепловозного дизеля.Следы были зафиксированына всех втулках обоих дизелей двухсекционного тепловоза, но не на контактной поверхности поршневых колец и втулок. Истец (владелец тепловоза) полагал, что указанные следы являются достаточным условием для оставления локомотива от работы, а ответчик (тепловозоремонтное предприятие) доказывал, что данные следы таким условием не являются.

В процессе производства трасологической экспертизы был исследованы контактные поверхности втулок как в зонах контактного взаимодействия с поршневыми кольцами (т.н. «рабочая зона»), так и в зонах, не имеющих контактных взаимодействий с кольцами (т.н. «периферийная зона»). Результатом исследования был вывод о том, что следообразующим объектом следов на периферийной зоне явилось приспособление для сжатия поршневых колец на поршне перед установкой поршня во втулку (т.н. «корона») при ремонте. Эти следы не влияют на рабочий процессе дизеля и не являются основанием для отставления локомотива от работы.

На наш взгляд, применение методов трасологии при производстве инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте вполне допустимо и даже обязательно — но лишь в сочетании с ситуалогическим исследованием, формированием максимально достоверного массива исходных данных, применением судебной фотографии и иных способов фиксации следов.

Использование заключений по ЖТЭ как средств доказывания связано с некоторыми особенностями. Основная из них — из-за специфики вопроса судебное заседание крайне редко обходится без допроса эксперта. При этом эксперту приходится прибегать к простым и наглядным способам, чтобы объяснить суду процессы взаимодействия колёс и рельсов (или технологию ремонта локомотивов). В нашей практике на одном из заседаний пришлось прибегнуть даже к помощи макета вагонной тележки.

Следует отметить, что при участии в процессе работников ОАО «РЖД» зачастую возникают некоторые коммуникативные затруднения, связанные с определёнными психологическими установками данных ра-

ботников.

При вынесении решения суды часто ориентируются на те выводы экспертного заключения, в которых содержится указание на ошибки работников железнодорожного транспорта при служебном расследовании. Так, в тексте решения по делу №А40-52798-/15-134-415 судья процитировала часть выводов эксперта: «Материалы дела не содержат сведений о том, где, когда и при каких обстоятельствах проводились измерения, внесённые в приложение 2 к Акту РБУ-3 — «Результаты измерений состояния ходовых частей сошедшего вагона №XXXXXXXX». Также в материалах дела отсутствуют сведения о применённом измерительном инструменте и его пригодности (надлежащим образом проведённой поверке)».Далее судья указала, что, исходя из результатов проведённой по настоящему делу судебнойэкспертизы, вина собственника вагона и, соответственно, причинно-следственная связь между сходом вагона и понесёнными истцом (ОАО «РЖД») расходами отсутствует.

Таким образом, особенностями производства железнодорожно-транспортных экспертиз являются:

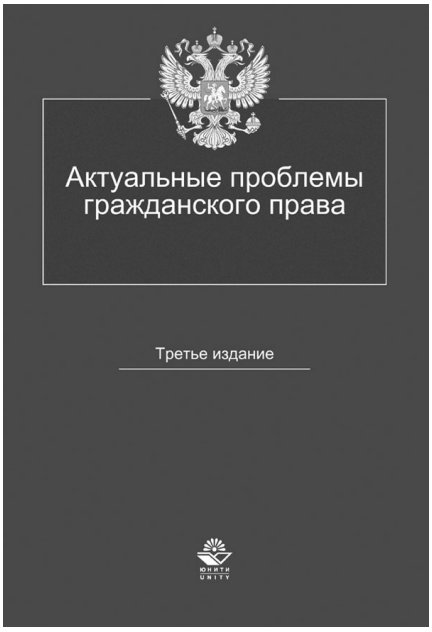
- требования к широкому диапазону специальных знаний эксперта.
- сложность формирования массива исходных данных.
- необходимость применения ситуалогического исследования, методов трасологии и судебной фотографии.
- использованиепростых и наглядных методов демонстрации рабочих процессовв случае вызова эксперта в суд.

Литература

1. Положение о классификации, порядке расследования и учёта транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. — Утв. Приказом Минтранса РФ №344 от 18.12.2014 г.
2. ГОСТ Р 57428-2017. Судебно-трасологическая экспертиза. Термины и определения.
3. Словарь основных терминов судебных экспертиз. — Составитель: д.ю.н., проф.Ю.Г.Корухов. — Под ред.: д.ю.н., проф. Т.А.Аверьяновой. — М.: 2016. — 94 с.

Reference

1. Regulations on classification, procedure for investigating and recording traffic accidents and other events related to violations of safety rules for the movement and operation of the railway transport. — Approved. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 344 of December 18, 2014.
2. GOST R 57428-2017. Forensic examination. Terms and Definitions.
3. Dictionary of the main terms of forensic examinations. — Compiled by: Doctor of Law, Prof. Yu.G.Korukhov. — Under the ed .: Doctor of Law, prof. T.Averyanova. — Moscow: 2016. — 94 p.



Актуальные проблемы гражданского права. Учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. Н.М. Коршунова, Ю.Н. Андреева, Н.Д. Эриашвили. 3-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право.

Рассмотрены институты гражданского права, имеющие неоднозначное толкование на практике. Освещены вопросы приобретательной давности, право собственности крестьянских фермерских хозяйств, проблемы ограничения права пользования жилыми помещениями собственников жилья, вопросы, касающиеся субсидиарной ответственности и ее видов.

Для студентов, преподавателей юридических вузов и факультетов, аспирантов (адъюнктов), курсантов и слушателей образовательных учреждений МВД России юридического профиля, юристов-практиков, а также для всех интересующихся спорными вопросами гражданского права.