

АНАЛІЗ ПІДХОДІВ ДО ПРОВЕДЕННЯ СУДОВОЇ ЗАЛІЗНИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ

Старш. наук. співроб. П.М. Хоробрих

АНАЛИЗ ПОДХОДОВ К ПРОВЕДЕНИЮ СУДЕБНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Старш. науч. сотруд. П.Н. Хоробрых

ANALYSIS APPROACHES TO JUDICIAL RAIL-FREIGHT EXPERTISE

Senior fellow P.N. Horobrih

У даній статті викладено наявні в експертній практиці підходи з оцінки дій учасників залізнично-транспортної пригоди при проведенні судових експертиз. Проведено аналіз і виявлено недоліки цих підходів. Наведено думку автора щодо удосконалення підходу з оцінки дій учасників залізнично-транспортних пригод і на підставі цього сформульовано основні завдання, які можуть бути вирішені при проведенні даної експертизи, сформульований перелік питань методології проведення експертизи.

Ключові слова: залізнично-транспортна пригода, судова залізнично-технічна експертиза.

В данной статье изложены имеющиеся в экспертной практике подходы по оценке действий участников железнодорожно-транспортного происшествия при проведении судебных экспертиз. Проведен анализ и выявлены недостатки этих подходов. Приведено мнение автора относительно усовершенствования подхода по оценке действий участников железнодорожно-транспортных происшествий, и на основании этого сформулированы основные задачи, которые могут быть решены при проведении данной экспертизы, и сформулирован перечень вопросов методологии проведения экспертизы.

Ключевые слова: железнодорожно-транспортное происшествие, судебная железнодорожно-техническая экспертиза.

This article describes the available expert practice approaches to assess the actions of the participants rail accident in conducting forensic examinations. Analyzed and identified the shortcomings of these approaches. Given the author's opinion regarding the improvement of the approach to assessing the actions of members of railway accidents, and on this basis the main tasks that can be solved by carrying out this examination, and formulated a list of questions the methodology of the examination.

Keywords: railway-transport adventure, judicial all-rail-technical examination.

Постановка проблеми. На даний момент «Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень» при проведенні судової експертизи на стадії досудового або судового розслідування справ по залізнично-транспортних пригодах пропонується вирішення питань про невідповідність дій посадових осіб різних структурних підрозділів залізничного транспорту вимогам нормативних документів [1].

З технічної точки зору такий підхід не може бути використаним в експертній

практиці, оскільки при проведенні залізнично-транспортної експертизи судовий експерт на підставі своїх спеціальних знань у цій галузі та в межах своєї компетенції розглядає лише дії тих осіб, які виконують ту чи іншу технологічну операцію в певному процесі (керують локомотивом, замикають маршрут, переводять стрілочний перевод та ін.).

Іншими словами, судовий експерт повинен досліджувати з технічної точки зору фактичні дії «оператора», наприклад дії чергового по станції, які призвели до

виникнення пригоди, і порівнювати їх з діями, які необхідно було б зробити цьому «оператору» для уникнення залізнично-транспортної пригоди відповідно до вимог нормативних документів.

Виходячи з цих вимог формуються завдання, які вирішуються при проведенні залізнично-транспортної експертизи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науково-практичні аспекти, які пов'язані з дослідженнями при проведенні судових експертиз по залізнично-транспортних пригодах, викладені в працях співробітників Львівського науково-дослідного інституту судових експертиз [2, 3, 4, 5].

На їх думку, дослідження обставин залізнично-транспортної пригоди необхідно проводити диференційовано, залежно від механізму їх виникнення. Зокрема пропонується проводити дослідження при стихійних лихах і проводити оцінку дій учасників пригоди в подібних ситуаціях, проводити аналіз дій посадових осіб різних структурних підрозділів відповідно до вимог нормативних документів при дослідженні залізнично-транспортної пригоди.

На нашу думку, залізнично-транспортні пригоди слід поділити на чотири групи, а оцінку дій з технічної точки зору проводити лише тих учасників пригоди, які виконують технологічні функції.

Мета статті. Вдосконалити підхід до проведення судової залізнично-транспортної експертизи та встановити орієнтовний перелік питань, які вона може вирішувати на даному етапі свого розвитку.

Основний матеріал. Судова експертиза - це дослідження експертом на основі спеціальних знань матеріальних об'єктів, явищ і процесів, які містять інформацію про обставини справи, що перебуває у провадженні органів досудового розслідування чи суду [6].

Згідно з «Інструкцією про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень» інженерно-технічна експертиза із застосування спеціальних знань у галузі залізничного транспорту називається транспортно-залізничною [1]. На сьогодні транспортно-залізнична експертиза знаходиться на початковому етапі становлення.

У вказаній інструкції відсутні поняття предмета та об'єкта судової транспортно-

залізничної експертизи. Автором пропонується таке:

- *предметом* транспортно-залізничної експертизи є фактичні дані про обставини залізнично-транспортної пригоди, технічний стан рухомого складу, стан верхньої будови колії, фактичні дії осіб, які виконують ту чи іншу технологічну функцію з забезпечення безпеки руху, а також причини та умови, що сприяли виникненню пригоди, що встановлюються на основі спеціальних знань;

- *об'єктом* транспортно-залізничної експертизи є:

а) матеріали кримінальних, цивільних, адміністративних, господарських справ та інші матеріали, що надаються на дослідження органом, який призначив проведення експертизи;

б) рухомий склад залізниць, верхня будова колії та інші пристрої;

в) місце виникнення транспортно-залізничної події;

г) висновки фахівців з питань, що мають відношення до транспортно-залізничної події, що розглядається, тощо.

Відповідно до «Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті України» транспортно-залізничні пригоди, які при поїзній чи маневровій роботі загрожують безпеці руху, залежно від їхніх наслідків поділяються на такі види:

- *катастрофа на залізничному транспорті* – транспортна подія з тяжкими наслідками, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом залізничного транспорту, сходи рухомого складу в пасажирських або вантажних поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких одна людина або більше загинула чи шість або більше травмовано, і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня вилучення його з інвентарного парку в обсязі від трьох одиниць;

- *аварія на залізничному транспорті* - транспортна подія, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом залізничного транспорту, сходи рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких від однієї людини до п'яти травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного

транспорті до ступеня вилучення його з інвентарного парку;

- **серйозний інцидент** - транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, яка могла призвести до аварії та (або) унаслідок якої рухомий склад залізничного транспорту пошкоджено до ступеня капітального ремонту. Зокрема до серйозних інцидентів належать зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом залізничного транспорту, сходи рухомого складу у поїздах на перегонах і станціях, які не належать до аварій за своїми наслідками;

- **інцидент** - транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася серйозним інцидентом;

- **порушення** - транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася інцидентом [8].

З технічної (експертної) точки зору, на нашу думку, транспортно-залізничні пригоди слід поділити в рамках наведеної класифікації на такі групи: *зіткнення (наїзди), сходи та інші*.

Зіткнення поїзда або рухомого складу залізничного транспорту - зустрічне, попутне чи бокове зіткнення поїзда або рухомого складу залізничного транспорту з іншим, що рухається, зупиненим або залишеним на залізничній колії поїздом, рухомим складом залізничного транспорту чи механічним самохідним засобом незалежно від ступеня отриманих при цьому пошкоджень рухомого складу.

Методика досліджень транспортно-залізничної пригоди, у яких мав місце контакт рухомого складу з предметами, що знаходяться на залізничних коліях (вагон або група вагонів, що стоять, локомотив, що стоїть, автотранспортні засоби, гальмівні башмаки тощо), і (або) з людьми (пішоходами чи пасажирами або особами, які виконують свої посадові обов'язки: монтери шляху, оглядачі вагонів, чергові та ін.), пропонується аналогічною до методик, що розроблені та успішно застосовуються в інших родах судових експертиз (наприклад у загальному випадку визначення технічної можливості уникнення транспортно-залізничної пригоди з боку машиніста поїзда шляхом застосування

своєчасного екстреного гальмування). Особливістю таких транспортно-залізничних пригод є те, що у випадках наїзду на осіб, що знаходились на об'єктах залізничного транспорту і виконували свої посадові обов'язки, дії останніх регламентуються певними технічними нормами [7, 8, 9, 10], що необхідно враховувати при експертному аналізі.

Зустрічні зіткнення можливі у випадках неправильної організації процесу перевезень, несправності стрілочних переводів, несправності засобів сигналізації та зв'язку тощо. Аналіз зустрічних зіткнень необхідно розглядати в аспекті відповідності дій відповідальних осіб з виконання покладених на них функцій (виконання конкретних технологічних операцій) вимогам «Правил технічної експлуатації» та інших нормативних документів, а також справності систем регулювання руху. Попутні та бокові зіткнення можливі як через неправильну організацію руху, так і через технічний стан рухомого складу або систем регулювання руху.

Схід з рейок рухомого складу залізничного транспорту - подія, що призвела до втрати взаємодії хоча б одного колеса рухомого складу залізничного транспорту з рейкою в результаті зміщення колеса від свого нормального положення відносно головки рейки [8].

Причинами сходу з технічної точки зору можуть бути технічний стан рухомого складу, технічний стан залізничної колії та її обладнання, а також неправильні дії машиніста з керування поїздом.

При аналізі транспортно-залізничних ситуацій, у яких мав місце схід, необхідно:

- визначити місце сходу рухомого складу з рейкової колії (номер вагона, номер осі, кілометр перегону);

- вставлення технічного стану рухомого складу, його вузлів і систем;

- встановлення параметрів руху поїзда;

- встановлення технічної причини сходу рухомого складу з залізничної колії;

- встановлення необхідних дій осіб, відповідальних за безпеку руху, відносно нормативних документів, що діють на залізничному транспорті, і порівняння цих дій з фактичними діями; встановлення причинного зв'язку між діями відповідальних осіб і виникненням транспортно-залізничної пригоди.

До категорії «інші» належать випадки, пов'язані з неправильним кріпленням вантажу, розривом поїзда тощо. При цьому вирішуються такі завдання:

- визначення технічного стану рухомого складу, зокрема автозчеплення приладів, несправність яких може призвести до розчеплення поїзда;

- встановлення причини, яка привела до роз'єднання поїзда;

- встановлення можливості виявлення несправності, що призвела до розриву поїзда, особами, відповідальними за технічний стан рухомого складу і складання поїздів;

- визначення фактичного стану кріплення та розміщення вантажу і відповідності його нормативним вимогам.

Вказаний перелік завдань при дослідженні транспортно-залізничної пригоди не є вичерпним і може розширятися з розвитком теоретичних і методичних основ даної експертизи.

У результаті аналізу класифікації видів транспортно-залізничної пригоди і з урахуванням завдань при дослідженні транспортно-залізничної пригоди, які наведені вище, можливо сформулювати **основні завдання транспортно-залізничних досліджень**:

- встановлення фактичних даних про обставини розвитку транспортно-залізничної пригоди, у тому числі визнання місця сходу рухомого складу з рейкової колії (номер вагона, номер осі, кілометр перегону), параметрів руху поїзда, визначення фактичного стану колії, кріплення та розміщення вантажу тощо;

- встановлення технічного стану рухомого складу залізничного транспорту, його вузлів і систем на момент події та його відповідність нормативним вимогам;

- визначення причини та часу виникнення несправності рухомого складу, його вузлів і систем та її впливу на розвиток транспортно-залізничної пригоди;

- встановлення технічного стану колії та її пристроїв, а також систем регулювання руху на момент події, і її відповідність нормативним вимогам;

- визначення причини та часу виникнення несправності колії і її пристроїв, а також систем регулювання руху та її впливу на розвиток транспортно-залізничної пригоди;

- визначення відповідності фактичного стану кріплення та розміщення вантажу нормативним документам і його впливу на розвиток події;

- встановлення технічної причини настання транспортно-залізничної пригоди;

- аналіз дій осіб, відповідальних за безпеку руху, відносно вимог нормативних документів, що діють на залізничному транспорті; встановлення причинного зв'язку між діями відповідальних осіб і виникненням транспортно-залізничної пригоди [11, 12].

Орієнтовний перелік питань методології проведення транспортно-залізничних досліджень:

1. У якому технічному стані на момент транспортно-залізничної пригоди знаходився рухомий склад залізничного транспорту, зокрема гальмівна система, ходова частина, автозчеплення тощо? Чи відповідав технічний стан рухомого складу залізничного транспорту нормативним вимогам?

2. Яка причина несправності гальмівної системи, ходової частини, автозчеплення тощо рухомого складу залізничного транспорту, що була на момент транспортно-залізничної пригоди, час її виникнення та вплив на розвиток події?

3. У якому місці відбувся схід рухомого складу з рейкової колії (номер вагона, номер осі, кілометр перегону)?

4. Яка була швидкість поїзду на момент транспортно-залізничної пригоди?

5. Яка величина зупинкового шляху поїзда в умовах транспортно-залізничної пригоди?

6. З якою швидкістю рухався поїзд на момент сходу?

7. У якому технічному стані на момент сходу рухомого складу залізничного транспорту знаходилась верхня будова колії та її пристрої? Чи відповідав технічний стан верхньої будови колії та її пристроїв нормативним вимогам?

8. Яка причина несправності елементів верхньої та нижньої будови колії, що виникли на момент транспортно-залізничної пригоди, час її виникнення та вплив на розвиток події?

9. Яка з технічної точки зору причина роз'єднання поїзда?

10. Яка з технічної точки зору причина виникнення транспортно-залізничної пригоди?

11. Як відповідно до вимог «Правил технічної експлуатації» та інших нормативних документів, що діють на залізничному транспорті, повинні бути діяти відповідальні особи в ситуації, що розглядається?

12. Чи могли відповідальні особи, виконуючи вимоги «Правил технічної експлуатації» та інших нормативних документів, своїми діями попередити виникнення транспортно-залізничної пригоди, що розглядається?

13. Чи були в діях відповідальних осіб невідповідності вимогам «Правил технічної експлуатації» та інших нормативних документів, що діють на залізничному

транспорті, якщо так, то чи знаходяться вони в причинному зв'язку з виникненням ситуації, що розглядається?

14. Яким було фактичне кріплення та розміщення вантажу на рухомому складі залізничного транспорту, чи відповідало воно нормативним документам і чи впливало на розвиток події?

Висновок. Для розвитку судової залізнично-транспортної експертизи в сучасних умовах функціонування залізничного транспорту України необхідно удосконалювати підхід до її проведення, а також продовжувати подальшу роботу з розроблення її теоретичних основ.

Список використаних джерел

1. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень [Текст]: наказ Міністерства юстиції України від 08 жовтня 1998 р. № 53/5.
2. Сокол, Э.Н. Сходы с рельсов и столкновения подвижного состава (Судебная экспертиза. Элементы теории и практики) [Текст] / Э.Н. Сокол. – К.: Транспорт України, 2004. – 368 с.
3. Сокол, Э.Н. Момент опасности и угроза безопасности в поездной и маневровой работе [Текст] / Э.Н. Сокол // Залізничний транспорт України. – 2005. – № 5-6.
4. Сокол, Э.Н. Механизм железнодорожно-транспортного происшествия [Текст] / Э.Н. Сокол // Залізничний транспорт України. – 2008. – №4.
5. Сокол, Э.Н. Форма и структура формы обобщенной модели механизма железнодорожно-транспортного происшествия [Текст] / Э.Н. Сокол // Залізничний транспорт України. – 2011. – № 2.
6. Про судову експертизу [Текст]: закон України від 25.02.1994 р. № 4038-XII.
7. Положення про систему управління безпекою руху поїздів в Державній адміністрації залізничного транспорту України [Текст]: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 вересня 2004 р. № 818, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 29 вересня 2004 р. за № 1232/9831.
8. Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті України [Текст]: наказ Міністерства транспорту України від 16 жовтня 2003 р. № 800.
9. Правила технічної експлуатації залізниць України [Текст]: наказ Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411, із змінами і доповненнями, внесеними наказами Міністерства транспорту України від 8 червня 1998 р. № 226, від 23 липня 1999 р. № 386, від 19 березня 2002 р. № 179, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 р. № 50/1854.
10. Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України ЦД 0058 [Текст]: наказ Міністерства транспорту України від 31 серпня 2005 р. № 507.
11. Шляхов, А.Р. Судебная экспертиза: организация и проведение [Текст] / А.Р. Шляхов. – М.: Юрид. литература.
12. Романов, М.С. Причинний зв'язок при порушенні технічних норм та його дослідження в кримінальному процесі [Текст] / М.С. Романов, М.С. Корчан // Право України. – К., 2000. – № 1.

Рецензент д-р техн. наук, професор О.В. Лаврухін

Хоробрих Павло Миколайович, судовий експерт, старший науковий співробітник лабораторії інженерно-транспортних, пожежно-технічних, електротехнічних досліджень та досліджень в галузі охорони праці та безпеки життєдіяльності Харківського науково-дослідного інституту судових експертиз ім. Засл. проф. М.С. Бокаряса. Тел.: (057) 777-67-37.

Horobrih P.N., senior fellow at the Kharkov Research Institute of forensic examinations.