



**Александр
Владимирович
ИСАЕВ,**

руководитель программы
«Судебная экспертиза»
Высшей школы
юриспруденции и судебно-
технической экспертизы
Санкт-Петербургского
государственного
университета Петра
Великого (СПбПУ),
кандидат технических наук
isaev@avtomashinist.ru
195251, Россия,
г. Санкт-Петербург,
ул. Политехническая, д. 29

Особенности производства железнодорожно-транспортных экспертиз в арбитражном процессе

Аннотация. В работе рассматривается специфика железнодорожно-транспортных экспертиз в арбитражном процессе, их классификация и роль в разрешении споров между субъектами железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт представлен как сложная технико-технологическая среда, состоящая из двух групп объектов: транспортных средств (подвижного состава) и инфраструктуры. Отдельное внимание уделено колесным транспортным средствам на комбинированном ходу: их истории, нормативному регулированию (с учетом Приложения 17 к Правилам технической эксплуатации железных дорог РФ) и применению при аварийно-восстановительных работах. Рассматриваются объекты и задачи, характерные для указанного рода экспертиз, при этом выделяются новые объекты, которых не было в ЖТЭ, несмотря на их наличие на транспорте. Отмечается достаточность специальных знаний инженера путей сообщения для решения не только диагностических, но и стоимостных задач, что подтверждается судебной и экспертной практикой. В статье на конкретном примере показана работа эксперта в арбитражном процессе на этапе первичной и дополнительной экспертиз, а также при допросе эксперта. Отмечена важность заключения эксперта для достижения сторонами мирового соглашения.

Ключевые слова: судебная железнодорожно-транспортная экспертиза, подвижной состав железнодорожного транспорта, колесные транспортные средства на комбинированном ходу, электропоезд ЭС2ГП «Ласточка», инфраструктура железнодорожного транспорта, транспортное происшествие

DOI: 10.17803/2311-5998.2026.140.4.066-073

Aleksandr V. ISAEV,

Head of the Forensic Science Program
at the Higher School of Law and Forensic Science at Peter the Great St. Petersburg
State University (SPbPU), Cand. Sci. (Engineering)
isaev@avtomashinist.ru
29, ul. Politekhnicheskaya, St. Petersburg, Russia, 195251

Peculiarities of Conducting Railway Transport Examinations in Arbitration Proceedings

Abstract. This paper examines the specifics of railway transport expert assessments (RTAs) in arbitration proceedings, their classification, and their role in resolving disputes between railway transport entities. Rail transport

is presented as a complex technical and technological environment consisting of two groups of objects: vehicles (rolling stock) and infrastructure. Particular attention is paid to road-rail vehicles (RRVs): their history, regulatory framework (including Appendix 17 to the Rules for the Technical Operation of Railways of the Russian Federation), and use in emergency recovery operations. The objects and tasks characteristic of this type of expert assessment are examined, while new objects are identified that were not included in RTAs, despite their presence in transport. The article notes the sufficiency of the specialized knowledge of railway engineers to solve not only diagnostic but also cost problems, a fact confirmed by judicial and expert practice. The article also provides examples of expert work in arbitration proceedings, including at the initial and supplementary expert examination stages, as well as during expert questioning. The importance of expert opinions in helping the parties reach a settlement is highlighted.

Keywords: forensic railway transport examination, rolling stock of railway transport, wheeled vehicles on combined rail tracks, electric train ES2GP «Lastochka», railway transport infrastructure, transport accident

Железнодорожный транспорт (ЖДТ), как и любой вид транспорта, — это многокомпонентная и комплексная категория, представляющая собой сложную технико-технологическую среду. Эта среда, как правило, либо находится в движении, либо обеспечивает движение¹.

В свою очередь, любой вид транспорта (за исключением трубопроводного) можно представить как совокупность двух групп объектов: транспортные средства и инфраструктура.

Применительно к ЖДТ транспортные средства — это подвижной состав (локомотивы, грузовые и пассажирские вагоны локомотивной тяги, моторвагонный подвижной состав, специальный самоходный и несамоходный подвижной состав, колесные транспортные средства на комбинированном ходу), а инфраструктура — верхнее и нижнее строение пути, устройства сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и связи, энергоснабжения и т.п. ЖДТ также имеет здания и сооружения, но в силу того, что их экспертиза требует специальных знаний в области промышленного и гражданского строительства, в настоящей работе указанные объекты не рассматриваются.

В отношении колесных транспортных средств (КТС) на комбинированном ходу необходимо отметить следующее. Под оборудованием комбинированного хода (ОКХ) понимается устройство, позволяющее колесному транспортному средству передвигаться по рельсовой колее. Историко-технические исследования дают основания полагать, что впервые данное оборудование появилось как штатное оборудование КТС, состоящих на вооружении железнодорожных войск

¹ Ильин Н. Н., Исаев А. В., Худякова О. Н. Судебные железнодорожно-транспортные экспертизы в уголовном процессе. Теоретические основы и особенности их назначения : практическое пособие. М. : Проспект, 2026. С. 7.



СССР², однако начиная с 2010-х гг. КТС с ОКХ начали применяться не только на железнодорожном транспорте общего пользования³, но и на городском рельсовом транспорте.

С 2022 г. эксплуатация указанных КТС на железнодорожном транспорте предусмотрена Приложением 17 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ)⁴, поэтому КТС с ОКХ широко применяются при аварийно-восстановительных работах на железнодорожном транспорте. Так, например, в рамках производства экспертизы по арбитражному делу № А40-295869-2023 перед экспертом был поставлен вопрос о нормативной стоимости восстановительного ремонта по инциденту (ликвидации последствий транспортного происшествия). Хотя эта задача является стоимостной, при назначении экспертизы суд оценил специальные знания эксперта (инженер путей сообщения — механик по специальности «Локомотивы») как достаточные. В ходе производства исследования эксперт рассмотрел несколько тактических вариантов организации аварийно-восстановительных работ для ликвидации последствий транспортного происшествия. Так как при исследовании рассматривалась возможность использования техники с ОКХ, представителем одной из сторон при допросе эксперта были заданы вопросы в отношении тактико-технических характеристик КТС с оборудованием комбинированного хода и возможности их использования в разных тактических вариантах восстановительных работ. Экспертом были даны ответы на вопросы и сделаны соответствующие пояснения. Таким образом, несмотря на значительный (более чем полувековой) период эксплуатации, колесные транспортные средства на комбинированном ходу являются одним из самых «молодых» объектов железнодорожно-транспортных экспертиз в арбитражном процессе.

Судебные железнодорожно-транспортные экспертизы (ЖТЭ) в любом процессе (в том числе и в арбитражном) можно классифицировать как по объектам, так и по задачам. При классификации по объектам можно выделить два вида экспертиз:

- экспертизы транспортных средств (подвижного состава);
- экспертизы объектов инфраструктуры.

При классификации по задачам выделяют экспертизы:

- технического состояния подвижного состава и (или) инфраструктуры;
- соответствия действий лиц, управляющих подвижным составом, требованиям действующих правил и инструкций;
- условий воздействия окружающей (внешней) среды;

² *Исаев А. В., Андрушко С. Б.* Применение транспортных средств комбинированного хода для маневровой работы на путях необщего пользования : сб. тр. международной научно-практической конференции «Локомотивы. XXI век». СПб. : ПГУПС, 2014. С. 54.

³ Распоряжение ОАО «РЖД» № 1172р от 30.05.2011 «Об утверждении и введении в действие Временного типового руководства по эксплуатации специального самоходного подвижного состава на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД»» // СПС «КонсультантПлюс».

⁴ Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утв. приказом Минтранса России от 23.06.2022 № 250). Екатеринбург : УралЮрИздат, 2022. С. 457—462.

- по исследованию ошибок проектирования и нарушения технического задания по изготовлению транспортного средства и (или) объекта инфраструктуры⁵. Несколько ранее была предложена иная классификация ЖТЭ. Их предлагалось условно разделить на четыре группы:
- определения технической возможности остановки поезда для предотвращения наезда на человека (или препятствие);
- установления причины транспортного события или происшествия;
- установления непосредственной технической причины повреждения (отказа) железнодорожного подвижного состава;
- определения стоимости ремонта поврежденного подвижного состава⁶.

Практика выполнения ЖТЭ дает основания полагать, что установление причины транспортного происшествия/события необходимо в любом случае, если экспертиза назначена в любом процессе (арбитражном, гражданском, уголовном) по делу, связанному с таким происшествием/событием. Здесь можно провести аналогию с пожарно-технической экспертизой: установление причины пожара является ее обязательной задачей⁷.

В отношении терминов «транспортное происшествие» и «событие» следует отметить, что в приказе Минтранса России № 344 от 18.12.2014⁸ термину «происшествие» соответствуют лишь крушения и аварии, а термину «событие» — все остальные случаи (за исключением случаев травмирования людей на инфраструктуре ЖДТ, эти случаи классифицируются, учитываются и расследуются в соответствии с приказом Минтранса России № 329 от 14.10.2025⁹).

Исследование процесса образования и развития крушения или аварии показывает, что первоначальным этапом (за исключением столкновения подвижного состава с посторонними объектами или между собой) является сход подвижного состава, т.е. движение его вне рельсовой колеи. Однако по формальным признакам под термином «сход» понимается событие, не имеющее последствий, характерных для крушения или аварии (гибели людей, повреждения подвижного состава до степени исключения и т.п.). В соответствии с этим далее под термином

⁵ Ильин Н. Н., Исаев А. В., Худякова О. Н. Указ. соч. С. 10—11.

⁶ Исаев А. В. Особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте // Вестник Московского университета МВД. 2019. № 1. С. 54—56.

⁷ Мегорский Б. В. Методика установления причин пожаров: общие положения методики и основы пожарно-технической экспертизы. М. : Изд-во л-ры по строительству, 1966. С. 3.

⁸ Приказ Минтранса РФ от 18.12.2014 № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» // СПС «КонсультантПлюс».

⁹ Приказ Минтранса РФ от 14.10.2025 № 329 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, не связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного железнодорожного транспорта, и с осуществлением производственной деятельности, предусмотренной трудовым законодательством Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».



«транспортное происшествие» мы будем понимать любой случай, который связан с нарушением перевозочной работы ЖДТ, гибелью или травмированием людей или нанесением ущерба (вне зависимости от размера последнего).

ЖДТ в Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»¹⁰ подразделяется на железнодорожный транспорт общего пользования, железнодорожный транспорт необщего пользования и технологический транспорт организаций, причем на последний не распространяются требования указанного Федерального закона. Подавляющее большинство инфраструктуры ЖДТ общего пользования находится в собственности коммерческой организации ОАО «РЖД». Так как указанная организация имеет правовой статус перевозчика, то основной парк российских поездных локомотивов принадлежит также ей. Перевозчиками являются также ФГУП «Крымская железная дорога», АО «Железные дороги Якутии» и некоторые иные организации, при этом в настоящее время практически весь парк российских грузовых вагонов принадлежит сторонним организациям. Сторонние организации также осуществляют:

- ремонт грузовых и пассажирских вагонов;
- ремонт поездных и маневровых локомотивов собственности перевозчиков и владельцев путей необщего пользования;
- ремонт верхнего строения путей общего и необщего пользования;
- иную деятельность в области ЖДТ.

Такое многообразие организаций субъектов железнодорожного транспорта, возникшее в результате не прекращающихся с начала 2000-х гг. реформ железнодорожного транспорта России, вызвало проблему, решение которой возможно лишь в судебном порядке с использованием железнодорожно-транспортной экспертизы для определения границ зон ответственности организаций субъектов ЖДТ.

Следствием указанной проблемы стало то, что в досудебном порядке разрешение споров практически невозможно. Однако бывают ситуации, когда сторонами в суде заключается мировое соглашение после приобщения к делу заключения эксперта и его допроса (что подтверждается нашей практикой). Такие случаи немногочисленны, но указывают на исключительно важную роль заключения железнодорожно-транспортной экспертизы в арбитражном процессе. На наш взгляд, представляет интерес рассмотрение производства экспертизы по одному из таких дел.

Дело № А26-3484/2020 было возбуждено к производству Арбитражным судом Республики Карелия по иску ПАО «Росгосстрах» к ФГКУ «Пограничное управление ФСБ России по Республике Карелия». Обстоятельства дела были следующими: 03.05.2019 автомобиль «Урал» на неохраняемом переезде совершил столкновение с электропоездом ЭС2ГП-012 «Ласточка», который шел в тяге тепловозом ТЭП70БС-324 по причине отсутствия на этом участке контактной сети. Следует отметить, что, хотя организация тяги электропоездов тепловозами применялась на отечественных железных дорогах еще в 1990-е гг. и является «хорошей

¹⁰ Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (в ред. от 25.12.2023) // СПС «КонсультантПлюс».

эксплуатационной практикой железных дорог», однако такой объект в ЖТЭ встречался, по данным автора, до указанного случая лишь единожды — при производстве экспертом Г. С. Афониным экспертизы, назначенной в рамках уголовного дела, возбужденного по случаю травмирования несовершеннолетних на станции Приветненское Октябрьской железной дороги 30.06.2012¹¹.

В нашем случае при транспортном происшествии получили повреждения как грузовик пограничников, так и тепловоз вкупе с первыми вагонами электропоезда. Собственником тепловоза и электропоезда было ОАО «РЖД», подвижной состав был застрахован в ПАО СК «Росгосстрах». Страховщик, не дождавшись возмещения ущерба в досудебном порядке, обратился с исковым заявлением в арбитражный суд. В процессе судебного разбирательства была назначена судебная инженерно-транспортная экспертиза, причем на разрешение эксперта были поставлены следующие вопросы:

1. Все ли повреждения, имеющиеся на электропоезде ЭС2ГП-012, инвентарный номер <...>, согласно материалам, представленным ПАО СК «Росгосстрах», могли образоваться в результате ДТП, произошедшего 03.05.2019 с участием автомобиля «Урал», гос. номер <...>?

2. Какие работы были фактически произведены при восстановлении электропоезда ЭС2ГП-012, инвентарный номер <...>, после ДТП, произошедшего 03.05.2019 с участием автомобиля «Урал», гос. номер <...>?

3. Какова рыночная стоимость восстановительного ремонта электропоезда ЭС2ГП-012, инвентарный номер <...>, на момент ДТП 03.05.2019 с участием автомобиля «Урал», гос. номер <...> (с учетом износа), а также стоимость вышеуказанного ремонта, с учетом всех необходимых работ, исходя из расценок коммерческого предложения компании «Siemens AG» (с учетом износа)?

4. Какова рыночная стоимость годных остатков частей электропоезда ЭС2ГП-012, инвентарный номер <....>, замененных в ходе восстановительного ремонта после ДТП, произошедшего 03.05.2019 с участием автомобиля «Урал», гос. номер <...>?

Как следует из формулировок вопросов, экспертные задачи были диагностическими и стоимостными. Обратим внимание на то, что при назначении экспертизы суд также оценил специальные знания эксперта как достаточные для определения рыночной стоимости восстановительного ремонта и годных остатков частей подвижного состава, поскольку в подготовку инженеров путей сообщения — механиков по специальности «Локомотивы» входит дисциплина «Экономика транспорта», в которой, в частности, рассматриваются вопросы определения экономической эффективности работы локомотиворемонтного предприятия.

Исследование по первому вопросу не вызвало особых затруднений. При исследовании следовой картины, образовавшейся при контактном взаимодействии автомобиля и электропоезда и зафиксированной на фотоматериалах, можно сделать вывод, что следообразующим объектом¹² являлись поверхности элементов кузова и кабины автомобиля, а следовоспринимающим — поверхности кузова и

¹¹ Афонин Г. С. Заключение эксперта по случаю травмирования несовершеннолетних на ст. Приветненское Окт. ж. д. 30.06.2012. 32 с. (из личного архива А. В. Исаева).

¹² Майлис Н. П. Руководство по трасологической экспертизе. М. : Щит-М, 2007. С. 77.



подвагонного оборудования электропоезда. Сведения о каких-либо иных следообразующих объектах, которые могли бы оставить трассы следов на поверхностях кузова и подвагонного оборудования электропоезда, не содержались в материалах дела и не были зафиксированы на фотоматериалах.

Однако ответы на следующие вопросы вызвали определенные затруднения по причине того, что, хотя электропоезд ЭС2ГП-012 был произведен в Российской Федерации на заводе «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме, но ремонт и техническое обслуживание электропоездов серии ЭС2ГП собственности ОАО «РЖД» производились в то время согласно условиям договора «О техническом обслуживании и ремонте <...> электропоездов», заключенного между ОАО «РЖД» и АО Siemens Aktiengesellschaft, причем этот договор регулировался немецким правом.

В договоре оговаривалась система гарантийных обязательств, система использования запасных частей и материалов для ремонта и технического обслуживания электропоездов. Следовательно, выполнение работ по восстановлению электропоезда силами приглашенных подрядчиков снимало гарантийные обязательства с АО Siemens Aktiengesellschaft, в том числе и по обеспечению безопасности движения поездов на основании требований Приложения № 5 к Правилам технической эксплуатации железных дорог РФ.

Таким образом, проведение работ по ремонту оборудования электропоездов «Ласточка» в Российской Федерации могло производиться только организациями, прошедшими процедуру конкурсных торгов, и фактически рынок на данные работы отсутствовал. Оборудование электропоездов «Ласточка» является эксклюзивным, и рассмотреть определение рыночной стоимости восстановительного ремонта электропоезда ЭС2ГП-012, пострадавшего в ходе рассматриваемого события, с точки зрения практики оценочной деятельности не представилось возможным из-за отсутствия рынка.

Далее экспертом был рассчитан износ с применением метода нормативного срока службы и определен перечень работ при восстановительном ремонте. В отношении годных остатков было отмечено, что использование пригодных к дальнейшей эксплуатации узлов и агрегатов, замененных в ходе проведения ремонта подвижного состава, возможно только после проведенного ремонта или реализации их в качестве лома. Однако согласно данным, имеющимся в материалах дела, замененные узлы и агрегаты не подлежали восстановлению, следовательно, попытка их ремонта привела бы, как указывалось выше, к снятию гарантийных обязательств на электропоезд ЭС2ГП-012 со стороны АО Siemens Aktiengesellschaft. Поврежденные элементы электропоезда утилизированы не были и хранились на территории депо, поэтому определить стоимость годных остатков также не представилось возможным.

После направления заключения эксперта в суд ответчик заявил ходатайство о допросе эксперта. В процессе допроса эксперт ответил на вопросы представителей сторон, после чего по ходатайству истца в судебное заседание был вызван в качестве специалиста руководитель отдела технического обслуживания ООО «Сименс Мобильность» Е. В судебном заседании специалист Е. ответил на вопросы суда и сторон, после чего эксперт пояснил, что в случае предоставления дополнительных материалов он готов провести дополнительную экспертизу по

определению рыночной стоимости годных остатков. Такая дополнительная экспертиза была назначена судом, и эксперту были направлены дополнительные материалы, истребованные судом у производителя и эксплуатанта электропоезда.

После проведения исследования эксперт смог дать категоричный ответ о размере рыночной стоимости годных остатков. Заключение эксперта было направлено в суд, и в судебном заседании стороны представили текст подписанного мирового соглашения и ходатайствовали о его утверждении арбитражным судом. Рассмотренное судом мировое соглашение было утверждено и производство по арбитражному делу прекращено.

Таким образом, можно выделить следующие особенности производства железнодорожно-транспортных экспертиз в арбитражном процессе:

- из-за специфики объектов и задач даже при условии полноты и всесторонности экспертного исследования практически в любом случае суд прибегает к допросу эксперта;
- по этой же причине часто по ходатайству сторон производится вызов в судебное заседание специалиста для консультации по каким-либо специфическим вопросам работы железнодорожного транспорта;
- после допроса эксперта судом нередко назначается дополнительная экспертиза с постановкой перед экспертом, как правило, одного-двух вопросов, формулировки которых являются уточненными формулировками вопросов первичной экспертизы;
- заключение первичной и дополнительной экспертиз может способствовать заключению мирового соглашения между сторонами.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Ильин Н. Н., Исаев А. В., Худякова О. Н. Судебные железнодорожно-транспортные экспертизы в уголовном процессе. Теоретические основы и особенности их назначения : практическое пособие. — М. : Проспект, 2026. — 104 с.
2. Исаев А. В. Особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте // Вестник Московского университета МВД. — 2019. — № 1. — С. 54—56.
3. Исаев А. В., Андрушко С. Б. Применение транспортных средств комбинированного хода для маневровой работы на путях необщего пользования : сб. тр. международной научно-практической конференции «Локомотивы. XXI век». — СПб. : ПГУПС, 2014.
4. Майлис Н. П. Руководство по трасологической экспертизе. — М. : Щит-М, 2007. — 344 с.
5. Мегорский Б. В. Методика установления причин пожаров: общие положения методики и основы пожарно-технической экспертизы. — М. : Изд-во л-ры по строительству, 1966. — 166 с.

