

The article deals with regulatory documents regulating the process of train formation. The regulatory documents are set that regulate the setting of wagons when they are formed into trains. In this paper are also specified the terms of obligations for the employees who are carrying out transportation and of the wagons' depot during the formation of the train. All stations on which trains are formed have their own technical features when forming trains. These features are based on objective information already existing about each of the railway directions.

It was paid attention to the fact that employees who are carrying out transportation monitor the serviceability of the wagons only on the documents given to them by employees of the wagons' depot.

Consequently, in the case of railway accidents, which occurred because of the technical malfunction of wagons, it is necessary to investigate the actions of workers in the wagon depot, and who are carrying out transportation.

When faulty wagons arrive in trains is increasing in the dynamic impact of their wheel sets on the rails.

An incorrectly formed train can lead to an increase in longitudinal quasi-static or dynamic forces, which in turn can lead to the displacement of wagons from the train and, as a consequence, to their derailment.

To prevent the derailment of wagons, the actions of railway workers should be aimed at ensuring the formation of trains from wagons in working order.

УДК 343.148

О. Б. Ковальчук
старший науковий співробітник

*Львівський науково-дослідний інститут судових експертиз
Міністерства юстиції України*

ОБ'ЄКТИ ЗАЛІЗНИЧНО-ТРАНСПОРТНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ЯК ДЖЕРЕЛО ОТРИМАННЯ ДОКАЗІВ (ВИСНОВКУ ЕКСПЕРТА)

В даній статті розглядається перелік необхідних об'єктів залізнично-транспортної експертизи для дослідження випадків крадіжок матеріалів верхньої будови колії; травмування людей рухомих складом, його зіткнення з іншими транспортними засобами під час виконання членами локомотивної бригади поїзної і маневрової роботи.

Проаналізуємо існуючі визначення об'єктів експертизи.

Відповідно до [1] об'єкти експертизи — це матеріальні носії інформації про факти і події, джерела отримання фактичних даних, різні матеріалізовані джерела інформації про обставини події.

Згідно з [2] об'єкти експертизи — це матеріальні носії доказової інформації, які є джерелом отримання доказів (висновку експерта) за допомогою використання спеціальних знань.

Узагальнюючи наведені визначення, приходимо до наступного висновку: об'єкти судової залізнично-транспортної експертизи — це матеріалізовані

джерела і носії інформації про обставини події, що виступають в якості доказів у справі при виконанні висновку експерта [3].

Це означає, що в судовій залізнично-транспортній експертизі саме об'єкти є джерелами і носіями різноманітної, різноаспектної інформації, яка міститься у матеріалах досудового розслідування.

Слід зазначити, що часто при формуванні вказаних матеріалів значна частина інформації, що містить дані, необхідні для вирішення поставлених експерту питань, не включається. Це пов'язано зі специфікою збору необхідної інформації, який базується на знанні нормативної документації, що діє на залізничному транспорті. Частково перелік необхідних даних залежно від типу залізнично-транспортної пригоди (далі — ЗТП) наведений у «Методичних вказівках щодо порядку службового розслідування причин сходжень рухомого складу з рейок на залізницях України» (ЦРБ-0036) [4]. Але, оскільки, дані методичні вказівки розроблялись для керівників структурних підрозділів, служб, працівників ревізорського складу з безпеки руху залізниць України в частині організації та проведення службового розслідування сходу рухомого складу з рейок і їх не має у вільному доступі, то за умови відсутності матеріалів службового розслідування (проведеного ревізорським апаратом залізниці) чи їх неповноти, органи досудового розслідування не в змозі самотійно оцінити важливість тої чи іншої інформації.

У зв'язку з вищевказаним, експерт часто змушений порушувати клопотання про надання додаткових матеріалів, що в свою чергу призводить до збільшення загального часу знаходження матеріалів досудового розслідування в експертній установі.

В даній статті більш детально розглянемо перелік об'єктів залізнично-транспортної експертизи, необхідних для дослідження випадків крадіжок матеріалів верхньої будови колії; травмування людей рухомим складом, його зіткнення з транспортними засобами під час виконання членами локомотивної бригади поїзної і маневрової роботи.

В силу різних причин за останній період часу збільшилась кількість крадіжок матеріалів верхньої будови колії. Слід зазначити, що основна проблема полягає не у матеріальних збитках, які зазнає залізниця, а у загрозі безпеці руху, яку може спричинити відсутність в колії викрадених матеріалів. Тому у даному випадку, за умови призначення залізнично-транспортної експертизи, органами досудового розслідування експертам на вирішення слід поставити питання стосовно технічного стану у якому перебувала залізнична колія після викрадення конкретних матеріалів верхньої будови і чи відповідає дана колія у даному технічному стані вимогам безпеки руху.

Оскільки, як показала практика судової залізнично-транспортної експертизи, найчастіше трапляються викрадення елементів проміжних і стикових скріплень, то для того, щоб відповісти на ці питання експерту необхідно знати технічну характеристику даної ділянки колії, а саме.

1. У випадку викрадення елементів проміжних скріплень:

- тип рейок, скріплення;
- епору шпал (кількість шпал на 1 кілометрі);
- встановлену швидкість руху поїздів на даній ділянці;
- розташована колія у прямій чи кривій ділянці. Якщо в кривій, то необхідно вказати параметри кривої;
- тип і кількість викрадених елементів. Важливе значення має чи елементи викрадено підряд, чи вибірково.

2. У випадку викрадення елементів стикових скріплень:

- тип накладок;
- встановлену швидкість руху поїздів на даній ділянці;
- тип і кількість викрадених елементів. Важливе значення має чи елементи викрадено з одного стика, чи різних.

– Необачність громадян та нехтування елементарними правилами безпечної поведінки на об'єктах залізничного транспорту, зокрема, на коліях та поблизу них, призводить до значної кількості травмувань, у том числі зі смертельними наслідками [5]. Найчастіше причинами нещастя стають поспіх, неухважність самих потерпілих. Серед пішоходів під колеса поїздів часто потрапляють особи, які перебувають у нетверезому стані. Трапляються випадки засинання людей у нетверезому стані на коліях, що призводить до різного роду важких травм, в тому числі несумісних із життям. Почастішали випадки, коли до нещастя призводила неухважність громадян через розмови по мобільних телефонах та прослуховування музики через навушники під час перетину колій. Також часто люди переходять колії у невідновлених місцях або відразу після проходу поїзда, не пересвідчившись, що по сусідніх коліях не їдуть інші поїзди. Окрім того, нерідко громадяни знаходяться занадто близько до краю залізничної платформи під час проходження повз неї поїзда, що також є небезпечним порушенням правил поведінки на об'єктах залізничного транспорту. До травмувань також призводить зухвалість і недисциплінованість водіїв автотранспорту, які намагаються перетнути залізничні переїзди при заборонних сигналах чи об'їхати закриті шлагбауми. Такі водії створюють загрозу не лише власному життю і здоров'ю, а й пасажирам та членам локомотивних бригад.

При дослідженні даних випадків ЗТП експертам необхідно встановити фактичні дії членів локомотивної бригади та потерпілих, що в свою чергу дозволить визначити відповідність чи невідповідність цих дій вимогам нормативних документів, причину ЗТП, можливості її запобігання членами локомотивної бригади та іншими учасниками ЗТП. Для цього необхідна наявність ряду документів, а саме:

1. швидкостемірна стрічка поїзда (оригінал або якісна копія) в добу настання ЗТП або касету електронного локомотивного швидкостеміра комплексного локомотивного пристрою безпеки (КЛУБ);

2. довідка про забезпечення поїзда гальмами форми ВУ-45;

3. у випадку відмови гальм поїзда — Акт їх контрольної перевірки;

4. натурний лист поїзда форми ДУ-1 (для вантажних поїздів), форми ДУ-1Л (для пасажирських поїздів);

5. повздовжній план та профіль ділянки колії на якій сталася ЗТП та інформація стосовно типу колії (безстикова чи ланкова);

6. інформація стосовно встановленої швидкості руху на даній ділянці колії;

7. інформація щодо видимості, яка встановлена при огляді місця події чи відтворенні обставин та обстановки ЗТП;

8. метеорологічна довідка в добу із зазначенням погодних умов у час настання ЗТП;

9. протоколи, акти, пояснення, які відображають фактичні дії потерпілого;

10. у випадку, якщо дана ЗТП трапилась в межах залізничного переїзду, то окрім перелічених вище документів необхідно надати витяг з Технічного паспорта дистанції колії (форма АГУ-4) таблиця 15 стосовно видимості, яка відкривається машиністу при наближенні до переїзду, технічні характеристики переїзду. При наявності переїзної сигналізації вказати у якому стані вона перебувала;

11. у випадку настання ЗТП у межах станції необхідно надати технічно-розпорядчий акт станції (ТРА).

На жаль, типів ЗТП і причин їх настання є багато, тож аналіз об'єктів залізнично-транспортної експертизи є матеріалом для написання ще не одної статті.

Перелік посилань

1. *Назначение и производство судебных экспертиз: пособ. для следоват., судей и экспертов.* Москва, 1988. 320 с.
2. *Экспертизы у судовой практики / за заг. ред. В. Г. Гончаренка.* Київ, 2004. 388 с.
3. *Сокол Э. Н. Железнодорожно-транспортное происшествие и его механизм (Судебная экспертиза. Элементы теории и практики): моногр.* Львів, 2011. 376 с.
4. *Методичні вказівки щодо порядку службового розслідування причин сходжень рухомого складу з рейок на залізницях України, ЦРБ-0036: затв. Наказом Укрзалізничці від 21.06.2012 №194-ЦЗ.*
5. *Сайт Укрзалізничці* [Електронний ресурс]. Режим доступу: [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/342640/

ОБЪЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ КАК ИСТОЧНИК ПОЛУЧЕНИЯ ДОКАЗАТЕЛЬСТВ (ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЭКСПЕРТА)

О. Б. Ковальчук

Проанализировав существующие определения объектов экспертизы мы можем сделать вывод, что объекты судебной железнодорожно-транспортной экспертизы — это материализованные источники и носители информации об обстоятельствах события, выступающие в качестве доказательств по делу при выполнении заключения эксперта. Это означает, что в судебной железнодорожно-транспортной экспертизе именно объекты являются источниками и носителями различной и разноаспектной информации, содержащейся в материалах досудебного расследования.

Автор отмечает, что часто при формировании указанных материалов значительная часть информации, содержащей данные, необходимые для решения поставленных эксперту вопросов, не включается. Это связано со спецификой сбора необходимой информации, основанного на знании нормативной документации, действующей на железнодорожном транспорте.

В данной статье предложен перечень объектов, которые должны представляться для исследования железнодорожно-транспортной экспертизы в случае краж материалов верхнего строения пути; травмирования людей подвижным составом; его столкновения с другими транспортными средствами при выполнении членами локомотивной бригады поездной и маневровой работы.

Поскольку, как показала практика судебной железнодорожно-транспортной экспертизы, среди общего количества краж материалов верхнего строения пути чаще всего случаются похищения элементов промежуточных и стыковых креплений, в данной статье автор указывает перечень технических параметров пути, необходимый для исследования этих случаев.

Также автором предоставлено четкий перечень нормативных документов, необходимых для установления фактических действий членов локомотивной бригады и пострадавших при исполнении железнодорожно-транспортных экспертиз в случаях травмирования людей подвижным составом, его столкновения с другими транспортными средствами при выполнении членами локомотивной бригады поездной и маневровой работы.

OBJECTS OF FORENSIC RAILWAY-TRANSPORT EXPERTISE AS A SOURCE OF OBTAINING EVIDENCE (EXPERT'S CONCLUSIONS)

O. Kovalchuk

Having analyzed the existing definitions of the objects of examination, we can conclude that the objects of the railway-transport expertise are materialized sources and media of information about the circumstances of the event, acting as evidence in the case when the expert's conclusion is being fulfilled. This means that in the forensic railway-transport expertise, the facilities are the sources and bearers of various and diverse information contained in the materials of the pre-trial investigation.

The author notes that often in the formation of these materials, a significant part of the information containing the data necessary to solve the questions posed to the expert is not included. This is due to the specifics of the collection of the necessary information based on the knowledge of the regulatory documentation that operates on the railway transport.

In this article, a list of the necessary objects of the forensic railway-transport expertise for the investigation of cases of thefts of materials of the upper structure of the track is considered; traumatizing people by rolling stock, its collision with other vehicles when the members of the locomotive crew train and shunting work.

Since, as the practice of the forensic railway-transport expertise has shown, among the total number of thefts of materials on the upper structure of the track, abductions of the elements of intermediate and butt fasteners occur most often, in this article the author indicates the list of technical parameters of the path necessary for the investigation of these cases.

The author also provided a clear list of the normative documents necessary to determine the actual actions of the members of the locomotive crew and those who suffered during the forensic railway-transport expertise in cases of traumatizing people by rolling stock, its collision with other vehicles when the members of the locomotive crew train and shunting.