

**АРБИТРАЖНЫЙ СУД ОМСКОЙ ОБЛАСТИ**ул. Учебная, д. 51, г. Омск, 644024; тел./факс (3812) 31-56-51/53-02-05; <http://omsk.arbitr.ru>, <http://my.arbitr.ru>

Именем Российской Федерации

Р Е Ш Е Н И Егород Омск
22 июня 2023 года№ дела
А46-15723/2020

Резолютивная часть решения оглашена в судебном заседании 19 июня 2023 года.
Решение в полном объеме изготовлено 22 июня 2023 года.

Арбитражный суд Омской области в составе судьи Колмогоровой А.Е., при ведении протокола судебного заседания помощником судьи Шараповой В.В., рассмотрев в судебном заседании исковое заявление акционерного общества «Страховое общество газовой промышленности» (ИНН 7736035485, ОГРН 1027739820921) к AS OPERAIL (11575850; Metall 3, 10615 Tallin, Estonia), при участии третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ИНН 7708503727, ОГРН 1037739877295), о взыскании 23 454 583 руб.,

при участии в судебном заседании представителей:
от истца – Аксенов П.О. по доверенности от 01.07.2022, диплом, Руденко С.Л. (онлайн) по доверенности от 28.02.2023, Близнюк В.И. (онлайн) по доверенности от 16.06.2023, личности удостоверены паспортами граждан РФ,
от ответчика – не явились, извещен,
от третьего лица – Зайнуллина Т.Р. (онлайн) по доверенности от 03.02.2021, диплом, личность удостоверена паспортом гражданина РФ,

У С Т А Н О В И Л :

акционерное общество «Страховое общество газовой промышленности» (далее – АО «СОГАЗ», истец) обратилось в Арбитражный суд Омской области с исковым заявлением к AS OPERAIL (далее - ответчик) о взыскании 23 454 583 руб. ущерба в порядке суброгации и 140 273 руб. судебных расходов по уплате государственной пошлины.

Определением от 14.09.2020 указанное исковое заявление принято к производству, дело назначено к рассмотрению в предварительном судебном заседании, к участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечено открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД», третье лицо).

26.11.2020 в суд от третьего лица поступил отзыв на исковое заявление, которым заявленные АО «СОГАЗ» требования поддержаны.

Определением Арбитражного суда Омской области от 23.12.2020 произведена замена состава суда, путем применения автоматизированной информационной системы с целью определения состава суда дело № А46-15723/2020 передано на рассмотрение судье Савинову А.В.

10.03.2021 в материалы дела посредством системы подачи документов в электронном виде «Мой арбитр» от AS OPERAIL поступил отзыв на исковое заявление, содержащий ходатайство о назначении технической экспертизы.

Определением Арбитражного суда Омской области от 17.03.2021 произведена замена состава суда, путем применения автоматизированной информационной системы с целью определения состава суда дело № А46-15723/2020 передано на рассмотрение судье

Колмогоровой А.Е.

19.04.2021 ОАО «РЖД» представило в материалы дела объяснения по делу в порядке статьи 81 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее – АПК РФ) на доводы ответчика.

В суд от АО «СОГАЗ» поступили: 11.05.2021 – ходатайство об истребовании материалов уголовного дела из Тюменского следственного отдела на транспорте Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, 28.05.2021 - письменные пояснения на ходатайство ответчика о назначении технической экспертизы и предложение экспертных организаций в случае удовлетворения ходатайства AS OPERAIL.

Определением Арбитражного суда Омской области 02.06.2021 в адрес предложенных сторонами экспертных организаций направлены запросы о возможности проведения судебной экспертизы по делу по следующим вопросам:

1) Какова техническая причина схода вагонов в поезде № 2179, произошедшего 30.11.2018 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Свердловской железной дороги?

2) Прием вагона № 94861937 к перевозке свидетельствует о его соответствии техническим нормам и правилам?

3) Несоответствия вагона № 94861937 требованиям, предъявляемым при выходе вагона из деповского ремонта, являются причинами схода, перечисленными в техническом заключении по случаю схода вагона в поезде № 2179 на перегоне Обгонный пункт № 46 – Мангут Тюменского региона Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» от 06.12.2018?

4) Несоответствия вагона № 94861937 требованиям, предъявляемым при выходе вагона из деповского ремонта, возникли в процессе эксплуатации вагона либо в результате схода?

16.06.2021, 24.06.2021, 14.07.2021, 15.07.2021 в суд поступили запрашиваемые сведения.

25.08.2021 в материалы дела от AS OPERAIL поступили письменные объяснения по кандидатуре эксперта с доказательством внесения на депозитный счет суда денежных средств для оплаты услуг эксперта в размере 160 000 руб. (платежное поручение № 32 от 19.08.2021).

В судебном заседании, состоявшемся 30.08.2021, представитель истца сообщил, что на депозитный счет суда перечислены денежные средства в размере 495 000 руб.

Определением Арбитражного суда Омской области от 06.09.2021 производство по делу приостановлено в связи с назначением судебной экспертизы, проведение которой поручено эксперту общества с ограниченной ответственностью «Регион Транспорт Групп» (далее - ООО «Регион Транспорт Групп») Исаеву Александру Владимировичу (далее – Исаев А.В., эксперт).

Выбор названного эксперта произведен судом с учетом мнения сторон, образования Исаева А.В., стажа работы по железнодорожной специальности – 32 года, в том числе 28 лет экспертной деятельности на железнодорожном транспорте, а также принимая во внимание квалификацию Исаева А.В., являющегося кандидатом технических наук по специальности «Подвижной состав железных дорог и тяга поездов».

Кроме того, суд учитывал предложенную ООО «Регион Транспорт Групп» стоимость услуг по проведению экспертизы в размере 160 000 руб.

25.10.2021 в суд поступило заявление ООО «Регион Транспорт Групп» о предоставлении эксперту дополнительных материалов, подлежащих составлению в ходе служебного расследования ОАО «РЖД» на основании приказа Минтранса РФ № 344 от 18.12.2014, а именно:

- расшифровки носителя информации локомотива 2ЭС6-457 (ТЧМ Шарапов, п. № 2179) с указанием режимов ведения поезда (тяга, выбег, торможение) на перегоне Обгонный пункт № 46 – Мангут;

- натурального листа поезда № 2221/2179;

- справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии ф. ВУ-45; предупреждение об ограничении скорости движения (на бланке ф. ДУ-61 или на ином носителе);

- журнала технического состояния локомотива 2ЭС6-457 ф. ТУ-152 (от последнего ТО-3 до даты события);

- схемы разрушения железнодорожного пути и расположения железнодорожного подвижного состава с фиксацией следов схода его с рельсов с привязкой к километру и пикетам, начала схода и места остановки железнодорожного подвижного состава; фотоматериалы, на которых изображены последствия события и повреждения железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, а также зафиксировано положение деталей и узлов железнодорожного подвижного состава;

- документов, составленных при осмотре места происшествия;

- письменных (или аудио- и видеозаписи) объяснений лиц, причастных к транспортному происшествию;

- сведений о погодных условиях на дату происшествия;

- продольного попикетного профиля (с кривыми) перегона Обгонный пункт № 46 – Мангут;

- копии графика исполненного движения на перегоне Обгонный пункт № 46 – Мангут;

- схемы промера путей за 100 м до места схода;

- копий документов, в которых зафиксированы измерения параметров вагона № 94861937 в ремонтном вагонном депо (ВЧДр) Войновка после схода;

- расчетно-дефектной ведомости на деповской ремонт вагона (ДР) в ВЧДр Тапа 26.07.2017;

- расчетно-дефектной ведомости на текущий отцепочный ремонт вагона № 94861937 в эксплуатационном ремонтном депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский 16.02.2018;

- справки ф.2730 о комплектующих, установленных на вагон № 94861937 при ДР в ВЧДр Тапа;

- копий журналов (ф. ВУ-32, ВУ-39 и т.п.), которые велись в ВЧДр Тапа и в которых содержатся сведения о параметрах элементов тележек вагона № 94861937 после выпуска из ДР;

- копий документов (и фотоматериалы), в которых зафиксировано смещение груза вагона № 94861937;

- технического заключения и материалов служебного расследования (со всеми приложениями) по сходу вагонов в грузовом поезде № 2183 на том же перегоне;

- копий документов (и фотоматериалы), в которых зафиксированы повреждения колесных пар локомотива 2ЭС6-108 поезда № 2183.

Определением Арбитражного суда Омской области от 21.02.2022 срок проведения экспертизы продлен, в адрес ООО «Регион Транспорт Групп» направлена часть испрашиваемых экспертов документов, представленных ОАО «РЖД», а именно:

- расшифровка носителя информации локомотива 2ЭС6-457 (ТЧМ Шарапов, п. № 2179) с указанием режимов ведения поезда (тяга, выбег, торможение) на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут;

- справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии ф. ВУ-45; предупреждение об ограничении скорости движения (на бланке ф. ДУ-61 или на ином носителе);

- журнал технического состояния локомотива 2ЭС6-457 ф. ТУ-152 (от последнего ТО-3 до даты события);

- схема разрушения железнодорожного пути и расположения железнодорожного подвижного состава с фиксацией следов схода его с рельсов с привязкой к километру и пикетам, начала схода и места остановки железнодорожного подвижного состава; фотоматериалы, на которых изображены последствия события и повреждения

железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, а также зафиксировано положение деталей и узлов железнодорожного подвижного состава;

- документы, составленные при осмотре места происшествия;
- письменные объяснения лиц, причастных к транспортному происшествию;
- сведения о погодных условиях на дату происшествия;
- продольный попутный профиль (с кривыми) перегона Обгонный пункт № 46 - Мангут;
- копия графика исполненного движения на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут;
- схема промера путей за 100 м до места схода;
- копии документов, в которых зафиксированы измерения параметров вагона № 94861937 в ремонтном вагонном депо (ВЧДр) Войновка после схода;
- расчетно-дефектная ведомость на текущий отцепочный ремонт вагона № 94861937 в эксплуатационном ремонтном депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский 16.02.2018;
- копии документов (и фотоматериалы), в которых зафиксировано смещение груза вагона № 94861937;
- техническое заключение и материалы служебного расследования (со всеми приложениями) по сходу вагонов в грузовом поезде № 2183 на том же перегоне;
- копии документов (и фотоматериалы), в которых зафиксированы повреждения колесных пар локомотива 2ЭС6-108 поезда № 2183;
- материалы уголовного дела № 11802009808008114.

Иные запрашиваемые экспертом документы, как пояснил истец и ответчик, у сторон отсутствуют.

08.02.2023 в материалы дела от ООО «Регион Транспорт Групп» поступило сопроводительное письмо с приложением заключения эксперта № 07/2022 от 15.12.2022, содержащего следующие выводы:

1) Техническая причина схода вагонов в поезде № 2179, произошедшего 30.11.2018 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Свердловской железной дороги, заключается в контактом взаимодействии колесной пары вагона № 94861937 и элементов стыка (стыков) правой рельсовой нити, расположенного (расположенных) в интервале ординат «девятый пикет 2537 км - первый пикет 2538 км».

2) Прием вагона № 94861937 к перевозке свидетельствует о его соответствии техническим нормам и правилам, предъявляемым к грузовым вагонам в эксплуатации.

3) Несоответствия вагона № 94861937 требованиям, предъявляемым при выходе вагона из деповского ремонта, не являются причинами схода, перечисленными в техническом заключении по случаю схода вагона в поезде № 2179 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Тюменского региона Свердловской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» от 06.12.2018.

4) Несоответствия вагона № 94861937 требованиям, предъявляемым при выходе вагона из деповского ремонта, возникли как в результате схода, так и в эксплуатации.

Определением Арбитражного суда Омской области от 14.02.2023 назначено судебное заседание по рассмотрению вопроса о возобновлении производства по делу.

Протокольным определением от 20.02.2023 рассмотрение дела отложено на 06.05.2023 в связи с необходимостью ознакомления сторонами с экспертным заключением.

05.04.2023 в материалы дела от истца поступили ходатайства об истребовании дополнительных доказательств и о вызове в судебное заседание Исаева А.В. для дачи пояснений по экспертному заключению.

В судебном заседании 06.04.2023 представитель истца ходатайство об истребовании документов не поддержал, просил вызвать эксперта для дачи пояснений и представил рецензию (заключение специалистов) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Омский государственный университет путей сообщения» (далее – ФГБОУВО ОмГУПС) от 03.04.2023 на экспертное заключение.

Представитель третьего лица поддержал ходатайство о вызове в суд Исаева А.В.

Определением Арбитражного суда Омской области от 06.04.2023 в судебное заседание вызван эксперт ООО «Регион Транспорт Групп» Исаева А.В. для дачи пояснений по заключению эксперта № 07/2022 от 15.12.2022, в связи с чем судебное заседание отложено 27.04.2023.

07.04.2023 в материалы дела ОАО «РЖД» представило заключение специалистов на экспертное заключение ООО «Регион Транспорт Групп».

В судебном заседании, состоявшемся 27.04.2023, Исаев А.В. дал пояснения по выводам заключению эксперта № 07/2022 от 15.12.2022.

Протокольным определением от 27.04.2023 судебное разбирательство отложено на 18.05.2023 для представления сторонами позиции по рассматриваемому спору, а также по выводам и пояснениям эксперта.

В суд 12.05.2023 от АО «СОГАЗ» поступили пояснения по иску, 17.05.2023 от третьего лица на материальном носителе – видео смоделированного макета крушения 34-х вагонов на перегоне схода 30.11.2018 на Обгонный пункт 46 - Мангут, показывающего процесс движения вагона № 94861937, его сход в процессе движения, причины схода и последствия, явившиеся причинами крушения 34-х вагонов; 18.05.2023 - письменные пояснения ОАО «РЖД».

В судебном заседании представители истца и третьего лица доводы, изложенные ранее, поддержали, просили признать экспертное заключение ООО «Регион Транспорт Групп» ненадлежащим доказательством, ходатайств о проведении повторной либо дополнительной экспертизы не заявили.

Ответчик, надлежащим образом извещенный в соответствии со статьей 123 АПК РФ о месте и времени рассмотрения дела, своего представителя в суд не направил, позицию по спору, исходя из выводов эксперта и доводов истца и третьего лица, не представил, каких-либо ходатайств не заявил, в том числе посредством «Мой Арбитр».

Информация о рассмотрении дела в арбитражном суде в порядке, предусмотренном статьей 121 АПК РФ, размещена на сайте суда в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Рассмотрев имеющиеся в материалах дела доказательства в отсутствие неявившегося участника процесса на основании статьи 156 АПК РФ, заслушав представителей АО «СОГАЗ» и ОАО «РЖД», суд установил следующее.

05.07.2018 между АО «СОГАЗ» (страховщик) и ОАО «РЖД» (страхователь) заключен договор на оказание услуг по страхованию имущества № 2971212 (18 РТ 2121) (далее - Договор страхования), в соответствии с которым страховщик обязался возместить страхователю причиненные вследствие наступления страхового случая убытки в застрахованном имуществе, либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя.

Согласно справке Ишимской дистанции пути Свердловской дирекции Центральной дирекции инфраструктуры (филиал ОАО «РЖД»), в результате крушения подвижного состава, произошедшего 30.11.2018 на перегоне Обгонный пункт 46 - Мангут, на участке с 2538 км ПК 1 до 2536 км ПК, 10 путь был разрушен до степени замены общим протяжением 1 300 м.

На участке нечетного пути с 2536 км ПК 9 по 2528 км ПК 9 (по ходу движения поезда) имеются следы схода с наружной стороны колеи по правой нити и с внутренней стороны колеи по левой нити с повреждением 14461 шт. клеммных болтов и 11194 шт. закладных болтов.

Суммарный вес замененных элементов верхнего строения пути составил 205,566 тн. Для оперативного выполнения работ по замене разрушенного пути, а также негодных креплений было принято решение о перемещении поврежденных элементов железнодорожного пути на откос насыпи с целью подготовки площадки для укладки новой рельсошпальной решетки. Указанный объем металлолома на сегодняшний день находится на

откосах насыпи вперемешку с грунтом и балластом.

01.12.2018 по факту схода подвижного состава Тюменским следственным отделом на транспорте Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации возбуждено уголовное дело № 11802009808008114.

06.12.2018 представителями ОАО «РЖД» и AS OPERAIL подписано Техническое заключение по случаю схода вагона в поезде № 2179 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Тюменского региона Свердловской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», к которому приложено особое мнение AS OPERAIL с комментариями ОАО «РЖД».

07.12.2018 представителями ОАО «РЖД» и AS OPERAIL подписано Техническое заключение по случаю крушения грузового поезда № 2183 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Тюменского региона Свердловской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», к которому приложено особое мнение AS OPERAIL с комментариями ОАО «РЖД».

В результате повреждения железной дороги, принадлежащей ОАО «РЖД», на основании Договора страхования третье лицо обратилось в АО «СОГАЗ» с заявлением о выплате страхового возмещения.

Страховщиком заказан отчет об оценке рыночной стоимости восстановительных работ по устранению повреждений имущества страхователя в результате наступления страхового случая.

Согласно отчету общества с ограниченной ответственностью «Амиком» № 47/1/2019 от 23.04.2019, стоимость восстановления имущества по событию на перегоне Обгонный пункт 46 - Мангут Свердловской железной дороги (филиал ОАО «РЖД») от 30.11.2018 составила 23 454 583 руб.

Рассмотрев представленный ОАО «РЖД» пакет документов, АО «СОГАЗ» признало данный случай страховым, произошедшим в период действия Договора страхования и на территории страхования, в связи с чем в соответствии с условиями Договора страхования осуществило выплату АО «СОГАЗ» страхового возмещения в размере 23 454 583 руб.

В рамках рассмотрения уголовного дела № 11802009808008114 проведена техническая судебная экспертиза № 295 от 30.05.2019 частным негосударственным судебно-экспертным учреждением «Приволжский центр независимых экспертиз и специальных исследований» (далее - ЧНСУЭ «Приволжский центр независимых экспертиз и специальных исследований»), выводы которого следующие.

1. Основная причина схода 34-х вагонов грузового поезда № 2183 30.11.2018 в 21 час 32 минуты московского времени с 2538 км пикет 1 по 2536 км пикет 10 нечетного пути на перегоне «011-46 Мангут» Свердловской железной дороги заключается в продольной сдвиге конца рельсовой рубки, примыкающей к плети № 25л вперед на 1,84 м в виду повреждения закладных и клеммных болтов. При этом распределенные по всей длине плети силы при динамическом воздействии от колесных пар (проходящих поездов - поезда № 1063 и головной части поезда № 2183) сконцентрировались в начале плети, что привело к разрыву рельсового стыка на 2538 км пк 1 (67 м), а ударно-динамические воздействия колес на кромку торца приемного конца рельса к дальнейшему увеличению стыкового зазора и как следствие сходу подвижного состава.

2. Владелец инфраструктуры в нарушение пункта 32 Приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, не обеспечил требований к эксплуатации верхнего строения пути, в нарушение пункта 17 раздела 4, пункта 1 Приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, допустил движение поездов со скоростями, не соответствующими техническому состоянию железнодорожного пути, обеспечивающими безопасное и плавное движение поездов, вследствие отмены ограничения скорости движения поездов, выданных 22.11.2018 вагоном-путьеизмерителем ПС-110.

3. Экспертом выявлены нарушения со стороны владельца инфраструктуры в нарушение пункта 32 Приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных

дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, не обеспечил требований к эксплуатации верхнего строения пути, в нарушение пункта 17 раздела 4, пункта 1 Приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, допустил движение поездов со скоростями, не соответствующими техническому состоянию железнодорожного пути, обеспечивающими безопасное и плавное движение поездов, что явилось способствующей причиной схода вагонов грузового поезда № 2183 с 2538 км пикет 1 по 2536 км пикет 10, и в прямой причинно-следственной связи с данным происшествием не находится.

4. Выявленные нарушения со стороны работников Ишимской дистанции пути не могли стать причинами схода колесной пары контейнерной платформы № 94861937, проследовавшей в составе грузового поезда № 2179, так как основной причиной схода была неисправность в самой тележке.

5. Протоколы допросов от 14.03.2019 свидетелей Манылова В.С. и Бикаева М.Н., а также проведенные исследования подтверждают причастность вагона № 94861937 к допущенным повреждениям клеммных болтов на плети № 25л. Повреждения стали возможными при сходе колесной пары вагона № 94861937 в составе поезда № 2179 и привели к ослаблению прижимного усилия клемм (ослабление закрепления правой рельсовой плети), снижению силы трения между рельсовой плетью и амортизационными подрельсовыми прокладками. При этом распределенные по всей длине плети силы в условиях динамического воздействия от колесных пар проходящих поездов № 1063 и головной части № 2183 сконцентрировались в начале плети, что в комплексе стало причиной разрыва рельсового стыка на 2538 км пк 1 (67 м), а ударно-динамические воздействия колес на кромку торца приемного конца рельса привели к дальнейшему увеличению стыкового зазора и, следовательно, к сходу подвижного состава. То есть между сходом 30.11.2018 в 21 час 32 минуты московского времени вагонов грузового поезда № 2183 с 2538 км пк 1 по 2536 км пк 10 Свердловской железной дороги и техническим состоянием контейнерной платформы № 94861937 в составе ранее проследовавшего грузового поезда № 2179, сошедшей колесной парой которой повреждены закладные и клеммные болты на участке дороги с 2538 км пикет 1 до 2528 км пикет 9, имеется прямая причинно-следственная связь.

6. Руководителями вагонного депо Тапа AS OPERAIL Эстонской железной дороги при выполнении 26.07.2017 деповского ремонта контейнерной платформы № 94861937 не организовано и не проконтролировано: качественное проведение деповского ремонта 1 приложения № 5 (техническое состояние не обеспечило безопасность движения) и пункта 18 Л (не обеспечена исправная работа вагона и его узлов до следующего планового ремонта). Работниками вагонного депо Тапа AS OPERAIL Эстонской железной дороги при выполнении 26.07.2017 деповского ремонта контейнерной платформы № 94861937 в части соблюдения требований к ремонту деталей и узлов грузового вагона, нарушены требования нормативных документов:

- пункты 2.2.1 (поглощающий аппарат ПМК110К не снимался, разборка и ремонт с замерами геометрических параметров не производились), 2.3.4 (изношенные места проемов головной части тягового хомута не восстанавливались), 2.4.3 (опорные части упоров не восстанавливались), 2.7.1 (клеяние поглощающего аппарата, упорной плиты, поглощающего аппарата, тягового хомута не производилось);

- пункты 8.16 (не проведена замена фрикционных планок боковых рам тележек по проекту М 1698 ПКБ ЦВ, состоящих из планки неподвижной М 1698.02.001 и планки подвижной М 1698.02.004), 10.6 (не параллельность установки неподвижных фрикционных планок в вертикальной плоскости), 11.3 (не правильный подбор пружин по высоте в рессорных комплектах);

- пункты 8.7.1, 8.7.5 (не произведена замена неисправных пятников, отсутствуют клейма на торцевой части пятников).

Между сходом 30.11.2018 в 21 час 32 минуты московского времени вагонов грузового

поезда № 2183 с 2538 км пикет 1 по 2536 км пикет 10 Свердловской железной дороги и действиями (бездействием) работников вагонного депо Тапа AS OPERAIL Эстонской железной дороги при выполнении 26.07.2017 деповского ремонта контейнерной платформы № 94861937 имеется прямая причинно-следственная связь.

В постановлении о прекращении уголовного дела от 01.12.2019 указано, что сход 34-х вагонов грузового поезда № 2183 30.11.2018 в 21 час 32 минуты московского времени с 2538 км пикет 1 по 2536 км пикет 10 нечетного пути на перегоне «ОП-46 - Мангут» Свердловской железной дороги произошел не в результате действий (бездействия) должностных лиц Свердловской железной дороги, а в результате выполнения недоброкачественного деповского ремонта работниками вагонного депо Тапа AS OPERAIL Эстонской железной дороги при выполнении 26.07.2017 деповского ремонта контейнерной платформы № 94861937. В связи с этим из материалов уголовного дела в отдельное производство выделены материалы, содержащие признаки состава преступления, предусмотренного частью 1 статьей 266 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ), то есть недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями. Данные материалы зарегистрированы в КРСоп Тюменского следственного отдела на транспорте за № 372пр-19 от 01.12.2019.

Проанализировав изложенные обстоятельства, следствие пришло к выводу о том, что событие преступления, предусмотренного частью 1 статьи 263 УК РФ отсутствует, так как доказательств в полной мере раскрывающих объективную сторону состава преступления, предусмотренного частью 1 статьи 263 УК РФ, в ходе предварительного расследования не получено, что исключает уголовную ответственность за указанные деяния, поскольку, согласно статьи 8 УК РФ, основанием уголовной ответственности является совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного УК РФ. В данном же случае достоверно установлено, что между сходом 34-х вагонов грузового поезда № 2183 30.11.2018 в 21 час 32 минуты московского времени с 2538 км пикет 1 по 2536 км пикет 10 нечетного пути на перегоне «ОП-46 - Мангут» Свердловской железной дороги и действиями (бездействием) должностных лиц Свердловской железной дороги отсутствует прямая причинно-следственная связь.

В письме Тюменского следственного отдела на транспорте Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации от 26.09.2019 сообщено, что в целях предупреждения подобных происшествий следствием установлено, что на территории Российской Федерации в настоящее время эксплуатируется 11 326 вагонов, принадлежащих предприятиям, зарегистрированным в Эстонской Республике, которым за период 2015-2019, произведен деповской вагон в вагонном депо Тапа AS OPERAIL. В настоящее время указанные вагоны эксплуатируются как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами. В связи с этим в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта Российской Федерации внесено представление в порядке части 2 статьи 158 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, во исполнение которого начальнику Управления вагонного хозяйства ЦДИ - Филиала ОАО «РЖД» внесено предписание об исключении возможности эксплуатации на инфраструктуре железнодорожного транспорта, отремонтированного в вагоноремонтном депо Тапа AS OPERAIL. В результате исполнения предписания сотрудниками ОАО «РЖД» осмотрено более 4 000 грузовых вагонов, которые ранее проходили деповские ремонт в вагоноремонтном депо Тапа AS OPERAIL, находящихся на территории Российской Федерации, в том числе принадлежащих другим странам, из которых более 400 отцеплены на различных станциях Российской Федерации в текущий оценочный ремонт по причине некачественного ремонта в вагоноремонтном депо Тапа AS OPERAIL.

В ходе расследования уголовного дела установлено, что причиной схода вагонов послужила продольная сдвижка правого рельса вперед на 1 м 84 см в результате повреждения закладных и клеммных болтов сошедшей колесной парой 35-го вагона с головы состава (контейнерная платформа № 94861937) ранее преследовавшего поезда № 179, после чего

произошло ослабление закрепления правой рельсовой плети с дальнейшим сжатием под воздействием внутренних сил и обрывом стыковых болтов, а ударно-динамическое воздействие колес на кромку торца конца рельсы привело к дальнейшему увеличению стыкового зазора.

Как указал истец, вышеуказанные обстоятельства находятся в прямой причинно-следственной связи с выполнением недоброкачественного ремонта контейнерной платформы № 94861937 работниками вагонного ремонтного депо Тапа AS OPERAIL.

В ходе осмотра составных частей вагона-платформы № 94861937, принадлежащего AS OPERAIL, в составе грузового поезда № 2179, ставшего причиной среза крепежных болтов рельсовой плети на участке дороги от 2538 км пикет 1 до 2528 км пикет 9 перегона «ОП-46 - Мангут», выявлены несоответствия тележки вагона требованиям деповского ремонта, регламентируемого Руководящим документом «Ремонт тележек грузовых вагонов с бесконтактными скользунами» РД 32 ЦВ 052-2009, выполняемого в вагонном депо Тапа AS OPERAIL по параметрам: износа рабочих поверхностей фрикционных клиньев (пункт 10.3 Документа), подбора пружин по высоте в рессорных комплектах (пункт 11.3 Документа), непараллельности установки неподвижных фрикционных планок в вертикальной плоскости (пункт 10.6 Документа). Помимо этого на 4-й по ходу движения колесной паре вагона № 94861937 выявлены вмятины на гребне и поверхности катания от взаимодействия с клеммными и закладными болтами, крепящими рельсовую плеть на участке от 2538 км пикет 1 до 2528 км пикет 9 перегона ОП-46-станция Мангут. Вагон № 94861937 относится к инвентарному парку, собственником которого является Эстония. Его эксплуатация на территории Российской Федерации основана на ряде заключенных странами-участниками СНГ соглашений, договоров, правил эксплуатации, регламента передачи вагонов, регулирующих, в том числе, взаимоотношения между Российской Федерацией и Эстонской Республикой по эксплуатации подвижного состава на территории Российской Федерации.

Аналогичные нарушения технического состояния выявлены при осмотре вагона-тележки 36-й по счету, допущенные при проведении деповского ремонта в вагонном депо Тапа AS OPERAIL, что свидетельствует о системности нарушений.

Вагонным ремонтным депо Тапа AS OPERAIL допущены отступления от выполнения требований Инструкции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 20-21 октября 2010 года № 53), требований пунктов 8.7.1 и 8.7.5 «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по деповскому ремонту», утвержденного Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 18-19 мая 2011 № 54).

Таким образом, по мнению истца, лицом, являющимся ответственным за вред, причиненный имуществу Свердловской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», является АО OPERAIL.

АО «СОГАЗ», выплатив страхователю страховое возмещение в размере 23 454 583 руб., приобрело право требования в указанном размере в соответствии со статьей 965 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) к лицу, ответственному за убытки (AS OPERAIL).

Истец предпринимал меры по досудебному урегулированию спора, направив в адрес AS OPERAIL претензию 12.03.2020 № СГ-28289, в ответе на которую (письмо от 13.05.2020 №1-4.2/577-1) ответчик указал, что требование является необоснованным и удовлетворению не подлежит.

AS OPERAIL, в свою очередь, с исковыми требованиями не согласилось, указав на то, что истцом не доказаны нарушения при проведении ответчиком деповского ремонта (противоправные действия), поскольку приведенные АО «СОГАЗ» требования к узлам и агрегатам применяются только при выпуске вагонов из депо, тогда как рассматриваемый вагон прошел 50 % межремонтного пробега и имеет допустимый естественный износ. Выявленная сверхнормативная деформация узлов и агрегатов произошла вследствие

ударного воздействия на вагон в ходе его длительного движения по основанию пути в сошедшем состоянии и при ударе о настил переезда. Техническое состояние вагона ответчика на момент схода не могло быть причиной схода, так как являлось надлежащим. Причинно-следственная связь между техническим состоянием вагона и произошедшим крушением материалами дела также не подтверждается.

ОАО «РЖД» в отзывах на исковое заявление и объяснениях по делу, поддерживая искимые требования, указало следующее

В соответствии с требованиями пункта 4 Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения поездов и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденного Приказом Минтранса России от 18.12.2014 № 344, по данному факту возникновения происшествия проведено техническое расследование его причин, по результатам которого 06.12.2018 и 07.12.2018 составлены технические заключения. Событие классифицировано как сход вагона и крушение грузового поезда.

Техническим заключением от 07.12.2018 установлено, что основной причиной крушения 34-х вагонов железнодорожного подвижного состава грузового поезда № 2183 (индекс 8300-355-7800, весом 5127 тонн, 71 вагон, 284 оси) на 2536 км 7 пк первого главного пути перегона Обгонный пункт № 46 км (далее - ОН 46) Мангут явилось ослабление закрепления правой по ходу движения поезда рельсовой плети из-за повреждения закладных и клеммных болтов сошедшей колесной парой вагона № 94861937 (собственности AS OPERAIL) в составе ранее проследовавшего поезда № 2179, в результате чего, рельсовая плеть под воздействием внутренних сил сжалась с обрывом стыковых болтов, а ударно-динамическое воздействие колес на кромку торца приемного конца рельса привело к дальнейшему увеличению стыкового зазора.

Способствующей причиной, согласно техническому заключению от 06.12.2018, явилось невыполнение работниками вагонного депо Тапа AS OPERAIL предписания Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 116.09.2015 № 19.0043.09.15 в части проведения деповского ремонта вагона № 94861937 и нарушение нормативных требований к ударно-тяговым устройствам, узлу фрикционного гасителя колебаний второй по ходу движения тележки вагона, некачественный ремонт узла пятник - подпятник, что стало причиной среза крепежных болтов рельсовой петли на участке дороги от 2538 км п 1 до 2528 км пк 9 перегона ОП-46 - Мангут.

Таким образом, уполномоченной комиссией из числа работников субъекта железнодорожного транспорта с участием представителей владельцев железнодорожного подвижного состава установлено, что причиной схода 30.11.2018 вагонов на перегоне Обгонный пункт № 46 км - Мангут явилось нарушение работниками вагонного депо Тапа AS OPERAIL нормативных требований при приведении деповского ремонта вагона № 94861937.

Техническими заключениями и решениями комиссии Уральского Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 10.12.2018 (по случаю схода вагона и по случаю крушения грузового поезда) обстоятельства и вина работников депо Тапа AS OPERAIL, изложенные в Технических заключениях от 06.12.2018 и 07.12.2018, подтверждены.

По факту транспортного происшествия Постановлением Тюменского следственного отдела на транспорте Уральского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации от 01.12.2018 возбуждено уголовное дело № 11802009808008114 по признакам преступления, предусмотренного частью 1 статьи 263 УК РФ, ОАО «РЖД» по данному уголовному делу признано потерпевшим.

Заключением эксперта ЧНСУЭ «Приволжский центр независимых экспертиз и специальных исследований» № 295 от 30.05.2019 в соответствии с «Методикой определения причинно-следственных связей нарушений безопасности движения», утвержденной

распоряжением ОАО «РЖД» от 29.12.2017 № 2832р, установлена причинно-следственная связь между сходом 30.11.2018 4-й колесной пары вагона № 94861937 в составе поезде № 2179 на 2538 пк 1 по причине нарушения работниками вагонного депо Тапа AS OPERAIL Эстонской железной дороги Руководящего документа «Ремонт тележек грузовых вагонов с бесконтактными ползунами» РД 32 ЦВ 052-2009 и крушением 34 вагонов грузового поезда № 2183 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Свердловской железной дороги.

Уголовное дело № 11802009808008114 прекращено в связи с отсутствием события преступления ввиду отсутствия прямой причинно-следственной связи в действиях (бездействии) должностных лиц Свердловской железной дороги и крушением 34 вагонов грузового поезда № 2183 30.11.2018 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут, так как крушение произошло в результате выполнения недоброкачественного деповского ремонта работниками вагонного депо Тапа AS OPERAIL Эстонской железной дороги. Из материалов уголовного дела № 11802009808008114 в отдельное производство выделены материалы, содержащие признаки состава преступления - недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

ОАО «РЖД» указало, что в соответствии с пунктом 4 статьи 69 АПК РФ вступившие в законную силу приговор суда по уголовному делу, иные постановления суда по этому делу обязательны для арбитражного суда по вопросам о том, имели ли место определенные действия и совершены ли они определенным лицом.

Вышеуказанное постановление имеет преюдициальное значение для данного спора.

По мнению третьего лица, представленными доказательствами (техническим и экспертным заключениями, постановлением следственных органов) виновность и ответственность AS OPERAIL за транспортное происшествие доказаны, соответственно, ответчик является ответственным за вред, причиненный имуществу ОАО «РЖД».

Третьим лицом соблюден порядок технического обслуживания вагонов, предприняты все необходимые и достаточные меры для безопасной перевозки вагона № 94861937, что подтверждается представленными в материалы доказательствами:

- актом комиссионного осмотра технического состояния вагона № 94861937 от 03.12.2018 на ст. Винзили, в соответствии с которым техническое состояние ходовых частей, кузова рамы, автосцепного устройства и автотормозного оборудования до момента схода соответствовала требованиям Инструкции осмотрищику вагонов;

- постановлением о прекращении уголовного дела от 01.12.2019, в соответствии с которым, при проведении 16.02.2018 текущего отцепочного ремонта № 94861937 в объеме ТР-2 в ВЧДЭ-13 г. Санкт-Петербург-Сортировочный Витебский по неисправности (код 220 несоответствие зазоров в скользунах), обнаружить неисправности, приведшие его к сходу на перегоне ОП-46-Мангут не представлялось возможным ввиду ограниченного объема работ (в части устранения несоответствия зазоров в скользунах). Данные неисправности должны были выявить ремонтники вагонного депо Тапа AS OPERAIL при деповском ремонте.

Выявление указанных дефектов возможно только в условиях постановки вагона в депо с разборкой несущих узлов и деталей тележки, их очисткой от грязи и отложений для визуального осмотра и применения специального оборудования.

Выполнение указанных работ выходит за пределы деятельности ОАО «РЖД» по подготовке вагона перед погрузкой груза в указанный вагон и его отправкой, представитель третьего лица при приемке вагона не мог обнаружить неисправность вагона, принимаемого к перевозке.

Согласно статье 210 ГК РФ, собственник несет бремя содержания принадлежащего ему имущества.

Кроме того, в соответствии с пунктом 16.1 Руководства по деповскому ремонту грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм, вагонные депо, производящие ремонт вагонов, несут ответственность за качественный ремонт узлов и деталей, исправную работу вагона и его узлов до следующего планового ремонта.

Таким образом, по мнению третьего лица, у ОАО «РЖД» отсутствовала возможность

предотвратить чрезвычайное происшествие, приведшее к сходу колесной пары вагона № 94861937 с рельса, поскольку собственник вагона, неисправность которого вызвала происшествие, (AS OPERAIL) не обеспечил содержание грузового вагона в надлежащем состоянии, соответствующем стандартам, нормам и Правилам технической эксплуатации железных дорог.

Исследовав и оценив обстоятельства дела, имеющиеся в деле доказательства, арбитражный суд находит требования истца подлежащими удовлетворению, исходя из следующего.

Право на обращение в суд принадлежит лицам в случае нарушения либо оспаривания их прав и законных интересов (часть 1 статьи 4 АПК РФ).

Частью 1 статьи 8 ГК РФ установлено, что гражданские права и обязанности возникают из оснований, предусмотренных законом и иными правовыми актами, а также из действий граждан и юридических лиц, которые хотя и не предусмотрены законом или такими актами, но в силу общих начал и смысла гражданского законодательства порождают гражданские права и обязанности.

Согласно пункту 1 статьи 929 ГК РФ, по договору страхования страховщик обязуется при наступлении страхового случая возместить причиненные вследствие этого события убытки (выплатить страховое возмещение).

Пунктами 1 и 2 статьи 965 ГК РФ установлено, что к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования (суброгация). Перешедшее к страховщику право требования осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем (выгодоприобретателем) и лицом, ответственным за убытки.

При суброгации происходит перемена лица в обязательстве на основании закона (статья 387 ГК РФ), поэтому перешедшее к страховщику право реализуется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем и ответственным за убытки лицом.

В силу частей 1, 2 статьи 393 ГК РФ должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства. Убытки определяются в соответствии с правилами, предусмотренными статьей 15 ГК РФ.

Согласно статьей 17 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав), предназначенные для перевозок железнодорожный подвижной состав и контейнеры независимо от их принадлежности должны удовлетворять требованиям соответствующих стандартов, правил и норм.

В соответствии со статьей 20 Устава техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик.

Из пункта 2 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, действовавших в спорный период, следует, что на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования не допускается использование потенциально-опасного железнодорожного подвижного состава и его составных частей, иных технических средств, не соответствующих требованиям норм и правил.

Согласно статье 15 ГК РФ лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере. Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб).

В пункте 49 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 6, Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № 8 от 01.07.1996 «О некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса

Российской Федерации» указано, что при рассмотрении дел, связанных с возмещением убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств, необходимо учитывать, что в соответствии со статьей 15 ГК РФ подлежат возмещению как понесенные к моменту предъявления иска убытки, так и расходы, которые сторона должна будет понести для восстановления нарушенного права.

При предъявлении требования о взыскании убытков на основании статей 15, 393 ГК РФ истцу надлежит доказать совокупность обстоятельств, являющихся основанием для привлечения ответчика к данному виду гражданско-правовой ответственности: факт нарушения ответчиком договорных обязательств, наличие и размер убытков, а также причинно-следственную связь между допущенными нарушениями и возникшими убытками.

Исходя из пункта 1 статьи 1064 ГК РФ вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

По общему правилу, установленному пунктом 2 статьи 1064 ГК РФ, лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения вреда, если докажет, что вред причинен не по его вине.

Пункты 1 и 3 статьи 40 Договора между Российской Федерацией и Эстонской Республикой о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам (подписан в городе Москве 26 января 1993 года) предусматривают, что обязательства о возмещении вреда, кроме вытекающих из договоров и других правомерных действий, определяются по законодательству Договаривающейся Стороны, на территории которой имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда. По делам, упомянутым в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, компетентен суд Договаривающейся Стороны, на территории которой имело место действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда.

В соответствии с частью 1 статьи 64, статьями 71, 168 АПК РФ арбитражный суд устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, обосновывающих требования и возражения лиц, участвующих в деле, а также иные обстоятельства, имеющие значение для правильного рассмотрения дела, на основании представленных доказательств.

В силу части 1 статьи 66 АПК РФ лица, участвующие в деле, обязаны представлять доказательства. Эта обязанность основана на статье 65 АПК РФ, в соответствии с которой каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений.

Арбитражным судом при рассмотрении настоящего дела были созданы условия для установления фактических обстоятельств, имеющих существенное значение для правильного разрешения спора (часть 3 статьи 9, статья 66 АПК РФ).

Согласно части 3.1 статьи 70 АПК РФ, обстоятельства, на которые ссылается сторона в обоснование своих требований или возражений, считаются признанными другой стороной, если они ею прямо не оспорены или несогласие с такими обстоятельствами не вытекает из иных доказательств, обосновывающих представленные возражения относительно существа заявленных требований.

В силу части 1 статьи 82 АПК РФ для разъяснения возникающих при рассмотрении дела вопросов, требующих специальных знаний, арбитражный суд назначает экспертизу по ходатайству лица, участвующего в деле, или с согласия лиц, участвующих в деле.

Как указано выше, в рамках настоящего дела проведена экспертиза ООО «Регион Транспорт Групп» по следующим вопросам:

- 1) Какова техническая причина схода вагонов в поезде № 2179, произошедшего 30.11.2018 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Свердловской железной дороги?
- 2) Прием вагона № 94861937 к перевозке свидетельствует о его соответствии техническим нормам и правилам?
- 3) Несоответствия вагона № 94861937 требованиям, предъявляемым при выходе вагона

из деповского ремонта, являются причинами схода, перечисленными в техническом заключении по случаю схода вагона в поезде № 2179 на перегоне Обгонный пункт № 46 – Мангут Тюменского региона Свердловской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» от 06.12.2018?

4) Несоответствия вагона № 94861937 требованиям, предъявляемым при выходе вагона из деповского ремонта, возникли в процессе эксплуатации вагона либо в результате схода?

В распоряжение эксперта Исаева А.В. предоставлены документы, имеющиеся в материалах дела; в связи с заявленным экспертом ходатайством в адрес ООО «Регион Транспорт Групп» направлены запрашиваемые дополнительно документы, представленные третьим лицом.

Из поступившего в суд экспертного заключения № 07/2022 от 15.12.2022 следуют выводы на поставленные для разрешения вопросы:

1) Техническая причина схода вагонов в поезде № 2179, произошедшего 30.11.2018 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Свердловской железной дороги, заключается в контактном взаимодействии колесной пары вагона № 94861937 и элементов стыка (стыков) правой рельсовой нити, расположенного (расположенных) в интервале ординат «девятый пикет 2537 км. - первый пикет 2538 км.».

2) Прием вагона № 94861937 к перевозке свидетельствует о его соответствии техническим нормам и правилам, предъявляемым к грузовым вагонам в эксплуатации.

3) Несоответствия вагона № 94861937 требованиям, предъявляемым при выходе вагона из деповского ремонта, не являются причинами схода, перечисленными в техническом заключении по случаю схода вагона в поезде № 2179 на перегоне Обгонный пункт № 46 - Мангут Тюменского региона Свердловской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» от 06.12.2018.

4) Несоответствия вагона № 94861937 требованиям, предъявляемым при выходе вагона из деповского ремонта, возникли как в результате схода, так и в эксплуатации.

В судебном заседании 27.04.2023 эксперт ООО «Регион Транспорт Групп» Исаев А.В. на вопросы суда и сторон дал свои пояснения на выводы, указанные в заключении.

Согласно статье 71 АПК РФ, суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств, а также относимость, допустимость, достоверность каждого в отдельности и достаточность и взаимную связь доказательств в их совокупности.

Доказательство признается арбитражным судом достоверным, если в результате его проверки и исследования выясняется, что содержащиеся в нем сведения соответствуют действительности.

Каждое доказательство подлежит оценке арбитражным судом наряду с другими доказательствами. Никакие доказательства не имеют для арбитражного суда заранее установленной силы.

Суд, рассмотрев экспертное заключение ООО «Регион Транспорт Групп» № 07/2022 от 15.12.2022 и принимая во внимание устные пояснения эксперта, а также мнения сторон относительно выводов эксперта, техническую судебную экспертизу ЧНСУЭ «Приволжский центр независимых экспертиз и специальных исследований» № 295 от 30.05.2019, проведенную в рамках уголовного дела № 11802009808008114 и рецензию (заключение специалистов) ФГБОУВО ОмГУПС от 03.04.2023 на экспертное заключение, приходит к выводу о том, заключение судебного эксперта Исаева А.В. не отвечает требованиям статей 68, 71 АПК РФ, в связи с чем не может являться допустимым доказательством.

Выводы экспертного заключения кардинально противоположны выводам проведенной в рамках расследования уголовного дела экспертизы, при даче пояснений в судебном заседании эксперт подтвердил вероятностный характер выводов (аудиозапись протокола заседания от 27.04.2023).

В устных пояснениях эксперт при ответе на вопрос № 1 указал несколько версий.

Кроме того, экспертом определено место схода вагона № 94861937 с указанием на межрельсовый стык при том, что в материалах дела имеется схема схода, не оспоренная в том числе ответчиком, в соответствии с которой место схода находится через 5,4 метра после межрельсового стыка.

Таким образом, эксперт проигнорировал официальный документ (вероятностный вывод, игнорирующий схему схода).

Ответ на вопрос № 2 дан без анализа реальных требований инструкции и технических возможностей контроля вагонов осмотрщиками-ремонтниками в эксплуатации. Факт того, что выявленные скрытые дефекты имели место быть по причине отсутствия ремонта или замены определенных узлов вагона при выполнении последнего деповского ремонта, не оспариваемый сторонами, экспертом не рассматривался.

В подтверждение вывода о наличии ступеньки в рельсовом стыке недопустимых размеров эксперт сослался на черно-белую фотографию, указав, что она является единственным подтверждающим вывод документом, «это фото со схода или с крушения», «это фото было в материалах, поэтому я даю вероятный ответ» (цитата).

Вместе с тем, из данной фотографии невозможно достоверно определить размеры и вид дефекта, а также установить место и время осуществления съемки, в связи с чем Исаев А.В. предложил исследовать иные документы в рамках дополнительной экспертизы по настоящему делу, обязавшись ее провести.

Эксперт, отвечая на вопрос о причине схода по типу ступеньки в стыке, предположил наличие вертикальной ступеньки, при этом в экспертном заключении приведена таблица с допустимыми и недопустимыми значениями горизонтальной ступеньки.

Относительно измерения и вывода о наличии дефекта в виде ступеньки недопустимых размеров Исаев А.В. указал, что написал предположительно, «конечно, у меня этого (измерительных инструментов) ничего не было» (цитата).

Эксперт подтвердил, что вагон № 94861937, двигаясь в составе поезда № 2179, сошел с рельс первым, спустя некоторое время, двигаясь уже по разбитому пути, потерпел крушение поезд № 2183.

При разрешении вопроса о причинах схода вагона № 94861937 (поезд № 2179) эксперт руководствовался документами, составленными по факту крушения поезда № 2183, в связи с чем обе аварии эксперт определил как «сход».

Вместе с тем, как следует из представленных в материалы дела документов и сторонами не оспаривалось, в поезде № 2179 произошел «сход», а авария поезда № 2183 квалифицирована как «крушение».

Поскольку причиной схода явился дефект стыка в виде ступеньки недопустимых размеров, постольку АО «СОГАЗ» задало вопрос Исаеву А.В.: «Сколько стыков в данном бесстыковом пути?», на который эксперт затруднился ответить, ссылаясь на незнание данного предмета.

Таким образом, вывод о причине схода по неисправности стыка был сделан экспертом в отсутствие изучения количества стыков и расположения при том, что необходимая для вывода информация имеется в разделе 6 технических заключений от 06.12.2018 и от 07.12.2018.

В качестве подтверждения того, что причиной схода стали неисправности пути, в заключении указано, что на поезде № 2179 с головы состава имеются следы дефектов от воздействия дефектов пути на колесные пары подвижного состава (вмятины и деформации) со ссылкой на пункт 1.2 технического заключения от 06.12.2018 по случаю схода вагона в поезде № 2179, однако при устном пояснении относительно данной ссылки ответил, что «это предположение» (цитата).

Кроме того, при даче пояснений Исаев А.В. указал, что для проведения качественного исследования у эксперта отсутствовало достаточное количество документов.

Вместе с тем, экспертное исследование проводилось в течение более одного года (определение о назначении экспертизы от 06.09.2021, определение о продлении срока

экспертизы от 21.02.2022).

Согласно статье 55 АПК РФ, эксперт вправе с разрешения арбитражного суда знакомиться с материалами дела, участвовать в судебных заседаниях, задавать вопросы лицам, участвующим в деле, и свидетелям, заявлять ходатайство о представлении ему дополнительных материалов.

Эксперт вправе отказаться от дачи заключения по вопросам, выходящим за пределы его специальных знаний, а также в случае, если представленные ему материалы недостаточны для дачи заключения.

Арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств.

Арбитражный суд оценивает относимость, допустимость, достоверность каждого доказательства в отдельности, а также достаточность и взаимную связь доказательств в их совокупности.

Доказательство признается арбитражным судом достоверным, если в результате его проверки и исследования выясняется, что содержащиеся в нем сведения соответствуют действительности.

Каждое доказательство подлежит оценке арбитражным судом наряду с другими доказательствами.

Никакие доказательства не имеют для арбитражного суда заранее установленной силы.

Эксперт в нарушение норм федерального законодательства, регулирующего деятельность судебных экспертов, фактически признав, что не имел достаточных материалов для ответов на вопросы, поставленные судом, сделал категорические выводы о причинах крушения поезда, при этом данные выводы противоречат исследовательской части заключения.

Заключение эксперта ООО «Регион Транспорт Групп» содержит неполные, необоснованные, вероятностные и неоднозначные выводы при том, что данная информация имеет существенное значение для правильного разрешения дела

В заключении эксперта присутствуют неточности, нелогичные промежуточные выводы, противоречия в описании последовательности произошедших событий, отсутствует соблюдение принципов всесторонности и полноты исследования, заключение перегружено цитатами из технических заключений и сравнительных таблиц.

Также из рецензии (заключение специалистов) ФГБОУВО ОмГУПС от 03.04.2023 на экспертное заключение следует вывод о некорректности выполненных экспертом расчетов и необходимости пересмотра ответов на поставленные судом вопросы.

Таким образом, суд соглашается с доводами истца и третьего лица относительно сомнений в правильность, полноте, объективности и обоснованности выводов судебного эксперта, содержащихся в представленном в материалы дела заключении судебной экспертизы, вследствие их противоречивости.

Как следует из аудиопотокола судебного заседания, устные ответы эксперта на вопросы также находятся в противоречии с выводами заключения.

Заключение судебной экспертизы, проведенной ООО «Регион Транспорт Групп», не соответствует требованиям статьи 86 АПК РФ, является недостоверным с учетом избранных методов проведения оценки, содержания и результатов исследования, обоснования выводов по поставленным вопросам. Выводы содержат противоречия, существуют сомнения в достоверности и обоснованности выводов эксперта.

В соответствии с частью 2 статьи 168 АПК РФ при принятии решения арбитражный суд распределяет судебные расходы.

В главе 9 АПК РФ определен общий порядок разрешения вопросов о судебных расходах, состоящих из государственной пошлины и судебных издержек, связанных с рассмотрением дела арбитражным судом (статья 101 АПК РФ).

Статьей 106 АПК РФ установлено, что к судебным издержкам, связанным с

рассмотрением дела в арбитражном суде, относятся в том числе расходы на оплату услуг адвокатов и иных лиц, оказывающих юридическую помощь (представителей), и другие расходы, понесенные лицами, участвующими в деле, в связи с рассмотрением дела в арбитражном суде.

Согласно статье 107 АПК РФ, эксперты получают вознаграждение за работу, выполненную ими по поручению арбитражного суда, если эта работа не входит в круг их служебных обязанностей как работников государственных судебно-экспертных учреждений. Размер вознаграждения эксперту определяется судом по согласованию с лицами, участвующими в деле, и по соглашению с экспертом.

Денежные суммы, причитающиеся экспертам, специалистам, свидетелям и переводчикам, выплачиваются по выполнению ими своих обязанностей (часть 1 статьи 109 АПК РФ).

По выполнении экспертом своих обязанностей денежные суммы в размере предварительного размера вознаграждения выплачиваются с депозитного счета суда, дополнительные суммы с учетом части 6 статьи 110 АПК РФ подлежат взысканию в пользу эксперта (экспертного учреждения, организации) с участвующих в деле лиц в порядке распределения судебных расходов.

Как указано выше, 25.08.2021 в материалы дела от AS OPERAIL поступили доказательства внесения на депозитный счет суда денежных средств для оплаты услуг эксперта в размере 160 000 руб. (платежное поручение № 32 от 19.08.2021, плательщик - московская коллегия адвокатов «Огданский и партнеры»).

Поскольку экспертиза ООО «Регион Транспорт Групп» не признается судом относимым и допустимым доказательством, постольку перечисление денежных средств эксперту с депозитного счета Арбитражного суда Омской области не может быть осуществлено, следовательно, внесенные AS OPERAIL денежные средства на депозитный счет суда подлежат возврату плательщику.

Судом установлено, что основная причина схода 34-х вагонов грузового поезда № 2183 30.11.2018 в 21 час 32 минуты московского времени с 2538 км пикет 1 по 2536 км пикет 10 нечетного пути на перегоне «011-46 Мангут» Свердловской железной дороги заключается в продольной сдвижке конца рельсовой рубки, примыкающей к плети № 25л вперед на 1,84 м в виду повреждения закладных и клеммных болтов сошедшей колесной парой 35-го вагона с головы состава (контейнерная платформа № 94861937) ранее проследовавшего поезда № 179, после чего произошло ослабление закрепления правой рельсовой плети с дальнейшим сжатием под воздействием внутренних сил и обрывом стыковых болтов, а ударно-динамическое воздействие колес на кромку торца конца рельсы привело к дальнейшему увеличению стыкового зазора.

Как следует из материалов дела, собственник вагона, неисправность которого вызвала происшествие, - AS OPERAIL - не обеспечил содержание грузового вагона в надлежащем состоянии, соответствующем стандартам, нормам и Правилам технической эксплуатации железных дорог.

Руководителями вагонного депо Тапа AS OPERAIL Эстонской железной дороги при выполнении 26.07.2017 деповского ремонта контейнерной платформы № 94861937 не организовано и не проконтролировано: качественное проведение деповского ремонта 1 приложения № 5 (техническое состояние не обеспечило безопасность движения) и пункта 18 Л (не обеспечена исправная работа вагона и его узлов до следующего планового ремонта). Работниками вагонного депо Тапа AS OPERAIL Эстонской железной дороги при выполнении 26.07.2017 деповского ремонта контейнерной платформы № 94861937 в части соблюдения требований к ремонту деталей и узлов грузового вагона, нарушены требования нормативных документов.

Вагонным ремонтным депо Тапа AS OPERAIL допущены отступления от выполнения требований Инструкции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту

государств-участников Содружества (протокол от 20-21 октября 2010 года № 53), требований пунктов 8.7.1 и 8.7.5 «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по деповскому ремонту», утвержденного Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 18-19 мая 2011 № 54).

Из представленных в материалы дела документов следует, что на территории Российской Федерации в настоящее время эксплуатируется 11 326 вагонов, принадлежащих предприятиям, зарегистрированным в Эстонской Республике, которым за период 2015-2019, произведен деповской вагон в вагонном депо Тапа AS OPERAIL. В настоящее время указанные вагоны эксплуатируются как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами. В связи с этим в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта Российской Федерации внесено представление в порядке части 2 статьи 158 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, во исполнение которого начальнику Управления вагонного хозяйства ЦДИ - Филиала ОАО «РЖД» внесено предписание об исключении возможности эксплуатации на инфраструктуре железнодорожного транспорта, отремонтированного в вагоноремонтном депо Тапа AS OPERAIL. В результате исполнения предписания сотрудниками ОАО «РЖД» осмотрено более 4 000 грузовых вагонов, которые ранее проходили деповские ремонт в вагоноремонтном депо Тапа AS OPERAIL, находящихся на территории Российской Федерации, в том числе принадлежащих другим странам, из которых более 400 отцеплены на различных станциях Российской Федерации в текущий оценочный ремонт по причине некачественного ремонта в вагоноремонтном депо Тапа AS OPERAIL.

Из статьи 20 Устава следует, что перевозчик обязан подавать под погрузку исправный подвижной состав, для реализации чего осуществляется техническое обслуживание вагонов.

Вместе с тем, при проведении последнего технического обслуживания вагона № 94861937 на ст. Инская Западно-Сибирской железной дороги представителями ОАО «РЖД» обнаружить неисправности, приведшие к его сходу, физически было невозможно, поскольку данные дефекты находились в невидимой зоне для осмотрщика вагонов, возможность предотвратить чрезвычайное происшествие, приведшее к сходу колесной пары вагона № 94861937 с рельса у перевозчика отсутствовала.

В нарушение статьи 65 АПК РФ ответчик не представил доказательств надлежащего выполнения деповского ремонта контейнерной платформы.

При таких обстоятельствах суд приходит к выводу о том, что лицом, ответственным за причиненный ущерб, является именно AS OPERAIL.

Исходя из конкретных обстоятельств дела, установленных из представленных доказательств, являющихся допустимыми и относимыми, без проведения специальных исследований, суд приходит к выводу о том, что заявленные требования о взыскании с ответчика 23 454 583 руб. в счет возмещения ущерба, как не опровергнутые AS OPERAIL, являются обоснованными и подлежащими удовлетворению.

Согласно статье 110 АПК РФ, судебные расходы, понесенные лицами, участвующими в деле, в пользу которых принят судебный акт, взыскиваются арбитражным судом со стороны.

АО «СОГАЗ» при подаче настоящего иска в суд уплатило в доход федерального бюджета государственную пошлину в размере 140 273 руб., которую по правилам статьи 110 АПК РФ, исходя из результатов рассмотрения иска, надлежит взыскать с ответчика.

При изготовлении текста резолютивной части решения, оглашенной в заседании суда 19.06.2023, была допущена опечатка в неуказании на перечисление AS OPERAIL денежных средств с депозитного счета суда в размере 160 000 руб.

В соответствии с частью 3 статьи 179 АПК РФ арбитражный суд, принявший решение, по заявлению лица, участвующего в деле, судебного пристава-исполнителя, других исполняющих решение арбитражного суда органа, организации или по своей инициативе вправе исправить допущенные в решении описки, опечатки и арифметические ошибки без

изменения его содержания.

Поскольку указанная опечатка носит исключительно технический характер, и ее исправление не приведет к изменению содержания судебного акта, суд считает необходимым ее устранить при изготовлении решения в полном объеме.

На основании изложенного, руководствуясь статьями 15, 101, 110, 121, 123, 156, 167-171, 176, 177, 179-181 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, суд

Р Е Ш И Л :

исковые требования удовлетворить, взыскать с AS OPERAIL (11575850; Metalli 3, 10615 Tallin, Estonia) в пользу акционерного общества «Страховое общество газовой промышленности» (ИНН 7736035485, ОГРН 1027739820921) 23 454 583 руб. в счет возмещения ущерба и 140 273 руб. судебных расходов по уплате государственной пошлины.

Возвратить московской коллегии адвокатов «Огданский и партнеры» (ИНН 7707444807, ОГРН 1207700400181; 127051, г. Москва, вн.тер.г. муниципальный округ Тверской, Большой каретный пер., д. 21, стр. 1, оф. 210) с депозитного счета Арбитражного суда Омской области 160 000 руб., внесенных на депозитный счет Арбитражного суда Омской области, согласно платежному поручению № 32 от 19.08.2021.

Решение вступает в законную силу по истечении месячного срока со дня его принятия и может быть обжаловано в этот же срок путем подачи апелляционной жалобы в Восьмой арбитражный апелляционный суд через Арбитражный суд Омской области.

Настоящий судебный акт на основании части 5 статьи 15 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации выполнен в форме электронного документа и подписан усиленной квалифицированной электронной подписью судьи.

В соответствии со статьей 177 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации решение, выполненное в форме электронного документа, направляется лицам, участвующим в деле, посредством его размещения на официальном сайте арбитражного суда в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в режиме ограниченного доступа не позднее следующего дня после дня его принятия (вынесения).

По ходатайству лиц, участвующих в деле, заверенные надлежащим образом копии решения на бумажном носителе могут быть направлены им в пятидневный срок со дня поступления в арбитражный суд соответствующего ходатайства заказным письмом с уведомлением о вручении либо вручены уполномоченным представителям нарочно под расписку.

Информация о движении дела может быть получена путем использования сервиса «Картотека арбитражных дел» <http://kad.arbitr.ru> в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Судья

А.Е. Колмогорова

Электронная подпись действительна.

Данные ЭП: Удостоверяющий центр Казначейство России
Дата 21.03.2023 4:19:00
Кому выдана Колмогорова Альвина Евгеньевна