



АРБИТРАЖНЫЙ СУД НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ  
ИМЕНЕМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
РЕШЕНИЕ

г. Новосибирск

Дело № А45-27405/2022

03 мая 2023 года

Резолютивная часть объявлена 26.04.2023

Полный текст изготовлен 03.05.2023

Арбитражный суд Новосибирской области в составе судьи Наумовой Т.А.

при ведении протокола судебного заседания секретарем судебного заседания Богач Т.А.

рассмотрев в открытом судебном заседании дело по заявлению Акционерного общества «ЕВРАЗ Нижнетагильский металлургический комбинат» (ИНН 6623000680), г. Нижний Тагил

к Межрегиональному территориальному управлению Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Сибирскому федеральному округу.

третье лицо: 1) открытое акционерное общество «Российские железные дороги» в лице Восточно-Сибирская железная дорога – филиал, 2) Акционерное общество «АльфаСтрахование»

о признании недействительным техническое заключение от 01.07.2022 по случаю схода железнодорожного подвижного состава в грузовом поезде № 9594 при поездной работе на перегоне Разгон - Облепиха Тайшетского территориального управления Восточно-Сибирской железной дороги

при участии представителей:

от заявителя: Реброва О.С., доверенность от 15.08.2022, паспорт, диплом; Касаткина Т.Ю., доверенность от 29.08.2022, паспорт, диплом (онлайн); Аввакумов С.Б., доверенность от 21.11.2022, паспорт, диплом (онлайн);

от заинтересованного лица: Собенин Н.Б., доверенность № 4 от 17.11.2022, паспорт, диплом; Мартовский Д.С., доверенность №3 от 17.11.2022, паспорт;

от третьего лица: 1) Ефремова Е.Н., доверенность от 08.12.2020, паспорт, диплом (онлайн); 2) не явился, извещен,

установил:

Акционерное общество «ЕВРАЗ Нижнетагильский металлургический комбинат» (далее – заявитель, АО «ЕВРАЗ НТМК») обратилось в арбитражный суд с заявлением о признании недействительным Техническое заключение Сибирского Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (по тексту – заинтересованное лицо, Управление) (в порядке ст. 48 АПК РФ заменено заинтересованное лицо на правопреемника –Межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Сибирскому федеральному округу) от 01.07.2022 года, составленного по случаю схода железнодорожного подвижного состава в грузовом поезде № 9594 при поездной работе на перегоне Разгон - Облепиха Тайшетского территориального управления Восточно-Сибирской железной дороги.

В ходе судебного разбирательства АО «ЕВРАЗ НТМК» изменил предмет спора и просил признать недействительным раздел 6 Технического заключения от 01.07.2022. Уточнение предмета требований в данной части принято судом по правилу ст. 49 АПК РФ.

Заявитель полагает, что раздел 6 оспариваемого технического заключения нарушает его права и законные интересы, так как содержит в себе информацию о нарушении заявителем п. 3 Приложения 5 Правил технической эксплуатации железных дорог РФ, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (далее – ПТЭ), выразившимся в необеспечении прочности, устойчивости и технического состояния цельнокатаного колеса, при которых обеспечивается безопасное движение поезда, с чем АО «ЕВРАЗ НТМК» категорически не согласно, так как является изготовителем колесных пар, и соответственно ПТЭ не являются для него обязательными для исполнения. Заявитель указывает, что по результатам расследования не установлено нарушения требований государственных стандартов при изготовлении колеса, не установлено не соответствия металла, маркировка нанесена в соответствии со всеми требованиями. Заявитель указывает, что выводы в разделе 6 Технического заключения устанавливают вину Общества, что позволяет предъявить к нему требования о взыскании убытков. Более подробно изложено в заявлении, дополнительных пояснениях и поддержано представителями в ходе судебного заседания.

Заинтересованное лицо считает, что оспариваемое техническое заключение составлено с учетом мнения всех заинтересованных лиц, с учетом проведенного расследования, обоснованно и законно. По результатам металловедческого исследования установлено, что причиной сдвига колеса №078191 с оси колесной пары является возникновение поперечной усталостной трещины в наружной стороне обода колеса в донной части знака маркировки «Т», последующего её развития со сквозным доломом и

выходом в отверстие ступицы под действием штатных эксплуатационных нагрузок. Однако исследованием не установлено сверхнормативных эксплуатационных нагрузок. Знак маркировки «Т» нанесен на торце обода колеса, при эксплуатации данный участок колеса не подвергается подобным нагрузкам. Таким образом, комиссией Управления сделан вывод о том, что процесс зарождения поперечной усталостной трещины произошел вследствие нарушений нанесения знака маркировки на стадии изготовления. В ходе расследования не устанавливаются причины трещины в колесе, установлению подлежит причина аварии. Выводы в техническом заключении не могут являться безусловным основанием для установления вины Общества и взыскания с него убытков. Более подробно изложено в отзыве на заявление, возражениях и поддержано представителем в ходе судебного заседания.

К участию в деле в качестве третьих лиц, не заявляющих самостоятельные требования относительно предмета спора, привлечены: 1) Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» в лице Восточно-Сибирская железная дорога – филиал, (далее – ОАО РЖД в лице филиала Восточно-Сибирская железная дорога); 2) Акционерное общество «АльфаСтрахование» (далее – АО «АльфаСтрахование»).

ОАО РЖД в лице филиала Восточно-Сибирская железная дорога полагает, что оспариваемое техническое заключение вынесено Управлением при имеющихся доказательствах законно, поддерживает правовую позицию заинтересованного лица, считает, что в заявленных требованиях необходимо отказать. Более подробно изложено в отзыве на заявление и дополнениях, а также поддержано в ходе судебного заседания.

АО «АльфаСтрахование» представлен отзыв на заявление, согласно которому считает, что выводы Технического заключения не нарушают прав и законных интересов заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, таким образом, в удовлетворении заявленных требований следует отказать. Подробнее изложено в отзыве на заявление.

Явку представителя АО «АльфаСтрахование» в судебное заседание не обеспечило, надлежащим образом извещено о времени и месте судебного заседания.

Дело рассмотрено по правилу ст. 123,156 АПК РФ.

Суд, рассмотрев материалы дела, исследовав представленные доказательства, заслушав представителей лиц, участвующих в деле, заслушав пояснения свидетеля, пришел к выводу об отсутствии правовых оснований для удовлетворения заявленных требований. При этом суд исходит из следующего.

06.02.2022 г. в 02 часа 32 минуты московского времени на 4561 км пк 9 II пути перегона Разгон - Облепиха двухпутного электрифицированного участка Тайшет - Нижнеудинск Тайшетского территориального управления Восточно-Сибирской железной

дороги по срабатыванию УКСПС остановлен грузовой поезд № 9594 (вес 7090 тонн, 72 вагона, 288 осей, вагонов с опасным грузом нет), с электровозом в голове состава ЗЭС5К № 1204, под управлением локомотивной бригады эксплуатационного локомотивного депо Нижнеудинск в составе машиниста электровоза Герасимова В.П. и помощника машиниста электровоза Васильева А.В. Поезд следовал со скоростью 44 км/ч в режиме рекуперативного торможения, остановлен с применением служебного торможения.

При осмотре состава поезда локомотивной бригадой выявлен сход с рельсов 1-й по ходу движения колесной пары 7-го с головы состава вагона № 62765284. Место схода - 4558 км 5 ПК, в сошедшем состоянии вагон проследовал 3306 метров.

В результате схода повреждено: 4 датчика (№ 2, 3, 4, 5) устройства УКСПС на 4560 км 8 ПК II пути перегона Разгон - Облепиха, нарушено крепление основания датчика № 1, 93 железобетонных шпалы, 4838 путевых шурупов, 360 упруг клемм, 3598 прижимных скоб, 360 упорных скоб, 360 упругих прокладок. Вагон № 62765284 поврежден в объеме текущего отцепочного ремонта. Полный перерыв движения поездов по II пути перегона Разгон - Облепиха составил 4 часа 17 минут.

На основании п.4 Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утв. Приказом Минтранса России от 18.12.2014 г. №344 (далее - Положение №344) расследование транспортного события проводилось комиссией субъекта железнодорожного транспорта ОАО «РЖД».

По результатам расследования комиссией ОАО «РЖД» составлено Техническое заключение от 10.02.2022, содержащее следующие выводы:

- событие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, классифицировано как сход железнодорожного подвижного состава на перегоне при поездной работе, не имеющий последствий крушения, аварии и отнесено к учету и по ответственности АО «ЕВРАЗ НТМК» (клеймо 8).

- к возникновению нарушения безопасности движения привели действия (бездействие) участника железнодорожного транспортного рынка АО «ЕВРАЗ НТМК» (клеймо 8).

Представителем АО «ЕВРАЗ НТМК» (член комиссии) оформлено Особое мнение о несогласии с выводами Технического заключения комиссии ОАО «РЖД» от 10.02.2022.

На основании пункта 7 Положения №344 и связи с поступлением Технического заключения комиссии ОАО «РЖД» от 10.02.2022, содержащего особое мнение АО «ЕВРАЗ НТМК», приказом Начальника Сибирского УГЖДН Ространснадзора от 11.02.2022 № 28 была создана комиссия для расследования данного случая.

По результатам расследования Сибирским УГЖДН Ространснадзора составлено Техническое заключение от 01.07.2022 по случаю схода железнодорожного подвижного состава в грузовом поезде № 9594 при поездной работе на перегоне Разгон – Облепиха Тайшетского территориального управления Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

В пункте 6 «Обязательные требования, не соблюдение которых привело к причине возникновения нарушения безопасности движения» технического заключения от 01.07.2022 указано: «В нарушение п.3 Приложения № 5 Правил технической эксплуатации железных дорог РФ, утв. Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, АО «ЕВРАЗ НТМК» не обеспечена прочность, устойчивость и техническое состояние цельнокатаного колеса (№078191, плавка 32070, 2014 год изготовления), при которых обеспечивается безопасное движение поездов. Данный факт подтверждается проведенным АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» металловедческим исследованием цельнокатаного колеса № 078191. По результатам металловедческого исследования установлено, что излом колеса произошел вследствие возникновения поперечной усталостной трещины с наружной стороны обода колеса в донной части знака маркировки «Т», последующего ее развития со сквозным доломом и выходом в отверстие ступицы. Причиной возникновения трещины является суммарное воздействие остаточных технологических и эксплуатационных напряжений на концентратор в виде знака маркировки, расположенный на ослабленной обезуглероженной поверхности с окалиной».

АО «ЕВРАЗ НТМК» счел выводы Сибирского управления Государственного железнодорожного надзора Федеральной службы в сфере транспорта по разделу 6 Технического заключения ошибочными, не подтвержденными документально, основанными на неполном расследовании, причины излома колеса не были достоверно определены, что явилось основанием для обращения с настоящим заявлением в суд.

В соответствии с правилами статьи 198 АПК РФ граждане, организации и иные лица вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании недействительными ненормативных правовых актов, незаконными решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц, если полагают, что оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действие (бездействие) не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают их права и законные интересы в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, незаконно возлагают на них какие-либо обязанности, создают иные препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности.

При рассмотрении дел об оспаривании ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных

лиц арбитражный суд в судебном заседании осуществляет проверку оспариваемого акта или его отдельных положений, оспариваемых решений и действий (бездействия) и устанавливает их соответствие закону или иному нормативному правовому акту, устанавливает наличие полномочий у органа или лица, которые приняли оспариваемый акт, решение или совершили оспариваемые действия (бездействие), а также устанавливает, нарушают ли оспариваемый акт, решение и действия (бездействие) права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности (статья 200 АПК РФ).

Таким образом, для удовлетворения заявления о признании ненормативного акта, действия (бездействия) недействительным (незаконным) необходимо наличие в совокупности двух условий: они не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту; нарушают права заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

Судом не установлено совокупности условий для признания оспариваемого в части технического заключения Управления по расследованию причин аварии недействительным.

В соответствии с пунктами 8.7, 8.8 Положения об Управлении государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, утвержденного Приказом Ространснадзора Приказ Ространснадзора от 26.10.2021 N ВБ-912фс, к функциям Управления отнесено:

- участие в установленном порядке в расследовании транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, контроль за их проведением территориальными органами;
- ведение учета и отчетности по допущенным транспортным происшествиям и иным событиям, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Приказом Минтранса России от 18.12.2014 г. № 344 утверждено Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Пунктом 6 указанного Положения предусмотрено, что для расследования транспортных происшествий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта формируется комиссия Ространснадзора.

В пункте 8 Положения указано, что задачами расследования транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, являются:

- выявление причин транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в целях предупреждения их возникновения;

- оценка фактического состояния железнодорожного подвижного состава, а также объектов Инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожного пути необщего пользования на предмет соответствия требованиям нормативных документов, регламентирующих безопасность движения;

- оценка действий причастного персонала и должностных лиц субъекта железнодорожного транспорта и перевозчика, действия которых привели или способствовали возникновению транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, с указанием невыполненных положений нормативных документов;

- оформление материалов расследования.

В силу пункта 12 Положения, на основе материалов расследования и проведенных проверок субъектом железнодорожного транспорта разрабатываются и осуществляются мероприятия по предупреждению повторения транспортных происшествий или иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Материалы расследования, указанные в пункте 8 настоящего Положения, должны содержать следующие документы:

- акт расследования;

- техническое заключение, в том числе с особым мнением члена комиссии;

- список пострадавших с предварительными диагнозами;

- акты о повреждении железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожного пути необщего пользования;

- материалы, полученные с применением фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации, подтверждающие причины транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, схемы с указанием имеющихся отступлений от норм содержания и повреждений железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожного пути необщего пользования в результате транспортного происшествия;

- результаты и (или) материалы проведенных исследований, испытаний, специальных экспертиз (в случае их проведения);

результаты расшифровки скоростемерной ленты, модуля памяти или кассеты регистрации параметров движения железнодорожного подвижного состава (с указанием места хранения подлинника документа), имеющего отношение к расследуемому случаю;

акты о состоянии и работе объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожного пути необщего пользования, имеющих отношение к расследуемому случаю;

натурные листы поездов;

результаты проведенных экспериментов и расчеты (если они производились);

копию графика исполненного движения поездов;

выписки из установленных учетно-отчетных форм по использованию железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожного пути необщего пользования в части, касающейся причин транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

метеорологическую справку;

сведения о лицах, причастных к случившемуся, их объяснения, сведения о режиме труда и отдыха, о результатах последних аттестаций, предусматривающих проверку знаний правил технической эксплуатации и иных нормативных правовых актов, нормативных документов и должностных инструкций, а также заключение о медицинском освидетельствовании, необходимость которого определяется в каждом конкретном случае (пункт 15 Положения № 344).

Из материалов дела следует, что оспариваемое техническое заключение от 01.07.2022 года составлено Сибирским управлением государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта во исполнение требований Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденную приказом Минтранса России от 18.12.2014 г. № 344.

Указанное Положение регламентирует порядок расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, имевших место на железнодорожных путях общего и железнодорожных путях необщего пользования.

Расследование транспортных происшествий осуществляется с целью выявления причин транспортных происшествий для предупреждения их возникновения в дальнейшем, оценки фактического состояния железнодорожного подвижного состава, объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также оценки действий причастного



персонала и должностных лиц субъекта железнодорожного транспорта и перевозчика, которые привели или способствовали возникновению транспортных происшествий.

Согласно пункту 13 Положения № 344, по результатам расследования комиссией составляется техническое заключение о причинах и последствиях транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, подписанное всеми членами комиссии.

Обязанность учета субъектами железнодорожного транспорта транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, прямо следует из пункта 16 указанного Положения.

Положение № 344 не обязывает заинтересованное лицо полно излагать в техническом заключении все обстоятельства проводимого расследования, техническое заключение является итоговым документом, содержащим вывод о причинах происшествия.

Как следует из материалов дела, по результатам расследования был составлен Акт расследования от 01.07.2022 года (далее – акт расследования) и составлено Техническое заключение от 01.07.2022 года (далее - Техническое заключение).

По мнению заявителя, вывод Сибирского управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта о том, что действия Заявителя явились причиной возникновения нарушения безопасности движения, является необоснованным и не законным.

Такие доводы заявителя, суд находит ошибочными.

Оспариваемое техническое заключение от 01.07.2022 составлено Сибирским управлением государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта во исполнение требований Положения № 344.

Комиссией исследовались собранные доказательства в общем массиве, анализировались вероятные версии происшедшего крушения, состояние железнодорожного пути и другие, по результатам сделаны выводы о причине нарушения безопасности движения, отраженные в пункте 7 технического заключения.

Представленные в материалы дела материалы расследования содержат все указанные в пункте 12 Положения № 344 документы, требования по оформлению результатов расследования Управлением соблюдены в полном соответствии.

Выводы Управления, изложенные в техническом заключении от 01.07.2022, в том числе в пункте 6, были сделаны на основании анализа собранных доказательств и выявленных обстоятельств, которые отражены в акте расследования причин аварии.

Согласно экспертному заключению АО «ВНИИЖТ» от 17.06.2022 первичный излом колеса произошел вследствие возникновения поперечной усталостной трещины с наружной

стороны обода колеса в донной части знака маркировки «Т», последующего ее развития со сквозным доломом и выходом в отверстие ступицы. Также, в заключении указывается, что химический состав, твердость, механические свойства, ударная вязкость, макро- и микроструктура неметаллическими включениями металла колеса соответствуют требованиям ГОСТ Р 10791-2011. Механические свойства при растяжении и твердость обода колеса соответствуют типичным свойствам колесной стали марки Т по ГОСТ 10791-2011.

Таким образом, в экспертном заключении АО «ВНИИЖТ» от 17.06.2022 сделан вывод о первичных причинах излома колеса и о соответствии металла требованиям ГОСТ Р 10791-2011.

Указанные выводы не опровергались заинтересованным лицом.

Определением суда от 19.01.2023 Арбитражному суду г. Москвы было поручено провести допрос свидетеля Брюнчукова Григория Ивановича. Свидетелю были заданы следующие вопросы:

1. Какова была цель указания в разделе «Рекомендации» Заключения АО «ВНИИЖТ» от 17.06.2022 №2978 на необходимость ОАО «РЖД» организовать проведение исследования остаточного напряженного состояния поверхности обода и в приободной зоне диска второго (целого) колеса №078187 аварийной колесной пары №1226-14919-2014? Какие обстоятельства позволят установить такое исследование? Поможет ли проведение данного исследования установить причины возникновения трещины и разрушения колеса №078191 (в связи с его некачественным изготовлением или с ненадлежащей эксплуатацией)?

2. Позволит ли проведение металловедческого исследования качества (в том числе качества нанесения маркировки) второго колеса №078187 аварийной колесной пары №1226-14919-2014 (из той же плавки, партии, с одним и тем же сертификатом качества, с проставлением маркировки одним и тем же прессовым устройством) подтвердить с определенной долей вероятности соблюдение требований к качеству изготовления (в том числе нанесения маркировки) изломавшегося колеса №078191?

3. Установлено ли в ходе металловедческого исследования колеса №078191, по итогам которого было оформлено Заключение АО «ВНИИЖТ» от 17.06.2022 №2978, нарушение АО «ЕВРАЗ НТМК» (изготовителем данного колеса) ГОСТ 10791-2011?

4. Является ли наличие окалины и обезуглероженного слоя на поверхности обода колеса №078191 следствием выполнения изготовителем колеса требований п. 6.20 ГОСТ 10791-2011 о проставлении маркировки?

5. В процессе исследования причин излома колеса № 078191 были ли выявлены сверхнормативные эксплуатационные нагрузки колеса?

6. Если сверхнормативные эксплуатационные нагрузки колеса не выявлены, то могли ли быть причиной схода железнодорожного подвижного состава нарушения по текущему содержанию пути?

7. Для выявления причины возникновения излома колеса № 078191 необходимо ли проведение исследования второго неизломавшегося целого колеса № 078187 с учетом того, что в колесной паре колеса испытывают разную эксплуатационную нагрузку, в процессе их эксплуатации идут по разным поверхностям катания и по разным рельсовым нитям, а в процессе движения колеса испытывают разные статические и динамические нагрузки (разные стыковые зазоры, разное качество рельсового покрытия и т.д.)?

8. Допускаются ли при изготовлении цельнокатаных колес после нанесения маркировки наличие окалины (постороннего включения) и ее влияние на целостность конструкции колеса.

9. Допускаются ли при изготовлении цельнокатаных колес обезуглероженные слои металла, каково их влияние на целостность конструкции колеса.

Экспертом Брюнчуковым Г.И. были подтверждены выводы заключения № 2978, о причине разрушения цельнокатного колеса № 078191 плавки № 32070, которой явилась поперечная усталостная трещина с наружной стороны обода колеса в донной части знака маркировки «Г», последующего ее развития со сквозным доломом и выходом в отверстие ступицы. Причиной возникновения трещины является суммарное воздействие остаточных технологических и эксплуатационных напряжений на концентратор в виде знака маркировки, расположенный на ослабленной обезуглероженной поверхности с окалиной.

В ходе допроса свидетелем отмечено, что оценить качество нанесения знаков маркировки, там, где зародилась трещина, не представляется возможным в виду значительной ее деформации.

Кроме того пояснить причину схода при такой ситуации вагонов эксперт также не смог, так как целью исследования являлся вопрос о причинах разрушения колеса и качестве металла на соответствие требованиям нормативной документации, вопросы о причинах схода эксперт не рассматривал.

Выводы, изложенные Управлением в пункте 6 оспариваемого заключения, соответствуют выводам эксперта.

Заявитель полагает, что Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286, на нарушение которых указано в пункте 6 Технического заключения, не распространяются на АО «ЕВРАЗ НТМК», так как общество является изготовителем колесных пар и, соответственно, ПТЭ не являются для него обязательным для исполнения. Общество полагает, что ссылка в разделе 6 Технического заключения на нарушение ПТЭ

однозначно указывает на нарушение и вину в допущенной аварии со стороны Общества, что позволяет предъявить к нему требования о взыскании убытков.

Суд считает доводы заявителя, основанными на неправильном толковании норм права, а в части безусловности технического заключения для установления вины и взыскания убытков преждевременными.

Так, в техническом заключении указано, что в нарушение требований п. 3 Приложения № 5 Правил технической эксплуатации железных дорог РФ, утв. Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, АО «ЕВРАЗ НТМК» не обеспечена прочность, устойчивость и техническое состояние цельнокатаного колеса (№078191, плавка 32070, 2014 год изготовления), при которых обеспечивается безопасное движение поездов.

Буквально изложение данного пункта не содержит указания на то, что причиной излома колеса является качество металла, а указано на то, что прочность металла не позволила обеспечить безопасное движение железнодорожного подвижного состава с наибольшими скоростями в пределах допустимых значений.

Указание в заключении всех возможных причин излома колеса не требуется, необходимо установление причины схода подвижного состава, что в данном случае установлено – сдвиг левого по ходу движения колеса в сторону центра оси колесной пары из-за ослабления прессового соединения, вызванного образованием сквозной радиальной трещины от поверхности катания до поверхности отверстия ступицы.

При этом нарушений требований ГОСТа в части плавки металла и отливки колеса не предъявлено Управлением.

Как следует из п.3 ПТЭ «Настоящие Правила обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы (услуги), связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками».

АО «ЕВРАЗ НТМК» производит изготовление железнодорожных цельнокатаных колес, которые используются исключительно на железнодорожном транспорте, то есть напрямую связаны с подвижным составом и участвуют при осуществлении перевозочного процесса. Следовательно, ПТЭ обязательны для исполнения в том числе и изготовителем, в данном случае АО «ЕВРАЗ НТМК».

В связи с чем, ссылка на ПТЭ в Техническом заключении является обоснованной.

В п.6 оспариваемого Технического заключения по случаю схода железнодорожного подвижного состава в грузовом поезде № 9594 при поездной работе на перегоне Разгон –

Облепиха Тайшетского территориального управления Восточно-Сибирской железной дороги указано, что в нарушение п. 3 Приложения № 5 ПТЭ заявителем не обеспечена прочность, устойчивость и техническое состояние цельнокатаного колеса (№ 078191, плавка 32070, 2014 год изготовления), при которых обеспечивается безопасное движение поездов.

В п.3 Приложения № 5 ПТЭ указано: «Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов. Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с конструкционными скоростями перспективных локомотивов, моторвагонных поездов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов».

Цельнокатаное колесо (№ 078191, плавка 32070, 2014 год изготовления), которое изломалось в результате схода железнодорожного подвижного состава при поездной работе является элементом вагона.

Таким образом, указанный пункт доказывает, что ПТЭ распространяется не только на эксплуатирующие организации, но и на изготовителей элементов подвижного состава.

В разделе 6 и 7 оспариваемого технического заключения зафиксирован факт нарушения обязательных требований законодательства, который привел к причине нарушения безопасности движения.

При этом суд отмечает, что техническое заключение содержит в себе выводы о причинах аварии, при этом не разрешает гражданско-правового спора о наличии виновных лиц в причинении убытков.

Техническим заключением на заявителя не возлагаются какие-либо обязанности, не налагаются какие-либо санкции (штрафы), не предоставляются какие-либо права. Указанное техническое заключение не является обязательным для исполнения, относится к материалам служебного расследования наравне с иными документами, в том числе, наравне с актом расследования (пункт 15 положения № 344).

Безусловной виновности и фактов нарушения при плавке колеса, при нанесении маркировки Управлением не сделано в оспариваемом заключении.

Вопросы распределения ответственности за причиненные убытки в компетенцию Управления не входят, подлежат рассмотрению судом при предъявлении соответствующих требований. Техническое заключение при этом может быть использовано только как одно из доказательств в таком споре, но не может являться безусловным единственным доказательством при установлении вины, причинно-следственной связи в возникновении убытков. В связи с чем, доводы заявителя, что выводы в п. 6 Технического заключению влекут для Общества возникновение ущерба и возлагают на него ответственность, суд находит преждевременными.

Заявителем не доказаны нарушения заинтересованным лицом порядка проведения расследования, несоответствия выводов в техническом заключении фактическим обстоятельствам. Доказательств того, что нарушение безопасности движения возникло по иной причине, а не в результате излома колеса, в материалах дела не содержится.

Непосредственно причины излома колеса подлежат рассмотрению и установлению в рамках гражданско-правовых отношений для разрешения спора об ущербе, но не в ходе расследования уполномоченным органом причины аварии.

Действия Управления и выводы технического заключения не нарушают прав и законных интересов заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

В связи с чем, в удовлетворении заявленных требований следует отказать.

Государственная пошлина относится на заявителя.

Руководствуясь ст.ст. 49, 110, 112, 167-176, 200, 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, арбитражный суд

РЕШИЛ:

в удовлетворении заявленных требований отказать.

Решение вступает в законную силу по истечении месячного срока со дня его принятия, если не подана апелляционная жалоба. В случае подачи апелляционной жалобы решение, если оно не отменено и не изменено, вступает в законную силу со дня принятия постановления арбитражного суда апелляционной инстанции.

Решение, не вступившее в законную силу, может быть обжаловано в порядке апелляционного производства в Седьмой арбитражный апелляционный суд (г. Томск) в течение месяца после его принятия.

Решение, вступившее в законную силу, может быть обжаловано в порядке кассационного производства в Арбитражный суд Западно-Сибирского округа (г. Тюмень) в срок, не превышающий двух месяцев со дня вступления его в законную силу при условии его апелляционного обжалования.

Апелляционная и кассационная жалобы подаются в арбитражный суд апелляционной и кассационной инстанций через принявший решение в первой инстанции арбитражный суд.

Судья

Т.А. Наумова

Электронная подпись действительна. Данные ЭП: Удостоверяющий центр Казначейство России Дата 14.03.2023 4:38:00 Кому выдана Наумова Татьяна Алексеевна
--