

УДК 343.985.4

UDC 343.985.4

12.00.00 Юридические науки

Legal sciences

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ТАКТИЧЕСКИЕ
ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРА
МЕСТА АВИАЦИОННОГО
ПРОИСШЕСТВИЯ**

**ORGANIZATIONAL AND TACTICAL
FEATURES OF THE AIRCRAFT ACCIDENT
SITE EXAMINATION**

Головин Михаил Васильевич
кандидат юридических наук, доцент кафедры
криминалистики

Golovin Mikhail Vasilievich
Cand.Leg.Sci., associate professor of the
Criminalistics department

Шпак Нина Михайловна
преподаватель кафедры криминалистики
*Кубанский государственный аграрный
университет, Краснодар, Россия*

Shpak Nina Mikhailovna
lecturer in criminology
Kuban State Agrarian University, Krasnodar, Russia

В данной статье рассматриваются организационно-тактические особенности проведения осмотра места авиационного происшествия. Для успешной реализации стоящих перед следователем задач: для быстрого и полного раскрытия преступления, изобличения виновных и обеспечения для них справедливого наказания, следователь должен четко представлять, какие обстоятельства подлежат установлению и доказыванию по конкретному делу. От квалифицированно проведенного осмотра места происшествия зависит качество расследования авиационных происшествий и катастроф, которые часто сопровождаются человеческими жертвами. Чтобы выбрать оптимальный путь познания события прошлого, следователь должен учитывать организационно-тактические особенности при проведении осмотра места происшествия. Очень часто, внешне одинаковые ситуации порождаются разными причинами и требуют индивидуального подхода. Осмотр места авиационного происшествия является первоочередным и необходимым следственным действием. Чтобы осмотр места происшествия был проведен квалифицированно, к участию в осмотре необходимо привлечь специалистов в области авиационной техники, судебно-медицинского эксперта или врача, а также сотрудника экспертно-криминалистического подразделения для производства фото и видеосъемки на месте катастрофы. Необходимо зафиксировать и изъять следы и иные вещественные доказательства, а всю полученную на месте происшествия информацию зафиксировать в протоколе осмотра

This article discusses the organizational and tactical features of the aircraft accident site examination. For successful solution of the problems which the investigator faces: for a quick and thorough crime detection, exposure of guilty persons and their fair sentencing, the investigator should clearly understand what circumstances are to be ascertained and proved in a particular case. The aircraft accident site examination is primary and necessary investigative activity. Success of the investigation of aircraft accidents, which are often accompanied by human deaths, depends on the efficient accident site examination. Very often, seemingly identical situations are generated by different causes and require an individual approach. To choose the best way of discovering past events the investigator should consider the organizational and tactical features in the course of crime scene examination. To carry out the efficient accident site examination, experts in the field of aeronautical engineering, a forensic expert or a doctor as well as a specialist of forensic units for the production of photo and video at the crash site should be involved. It is necessary to fix and remove the traces and other evidence, and the obtained data must be recorded in the accident site examination report

Ключевые слова: ОСМОТР МЕСТА
ПРОИСШЕСТВИЯ, РАССЛЕДОВАНИЕ
АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ,
ПРОТОКОЛ ОСМОТРА МЕСТА
ПРОИСШЕСТВИЯ

Keywords: ACCIDENT SITE (CRIME SCENE)
EXAMINATION, INVESTIGATION OF THE
AIRCRAFT ACCIDENT, CRIME SCENE
EXAMINATION REPORT

Doi: 10.21515/1990-4665-132-065

Самолет, бесспорно, самый быстрый вид транспорта, который позволяет добраться до любой точки Земли за несколько часов. Несмотря на участвовавшие случаи авиационных катастроф, он занимает второе место по безопасности, уступив первенство поезду. Согласно имеющимся статистическим данным, на каждые 1,5 млрд. километров приходится 0,5 смертей, учитывая и малую авиацию с вертолетами (хотя коммерческие воздушные суда превосходят по опасности обычные легкие самолеты). Однако большая вероятность смертельного исхода в случае авиакатастрофы, так как практически никому из огромного числа пассажиров не удастся спастись, снижает привлекательность самолетов для потребителей, предпочитающих передвигаться более безопасными видами транспорта [1].

Причинами авиационных происшествий чаще всего являются «человеческий фактор», сбои в работе авиационной техники и неблагоприятные погодные условия. В последнее время, по мнению А.Ю. Буланкина и М. Л. Елисеевой, причинами аварий стали также ведение боевых действий, терроризм, а также ошибка военных ПВО [2].

При поступлении информации о произошедшем авиационном происшествии, необходимо как можно точнее выяснить время и место его совершения, тип воздушного судна, число пассажиров и членов экипажа, характер полученных повреждений. Затем следует организовать проведение спасательной операции по минимизации человеческих жертв и в случае необходимости по тушению пожара и приступить к расследованию.

Расследование авиационных катастроф, как специфический вид социальной деятельности, имеет определенную структуру, которая включает в себя цели этой деятельности, субъектов и участников, средства

достижения цели – следственные и иные действия – и условия их осуществления [3]. Первоочередным следственным действием является осмотр места крушения воздушного судна. Он позволяет следователю детально ознакомиться с обстановкой места совершения преступления и лучше представить сущность произошедшего события. Осмотр позволяет обнаружить, исследовать и закрепить сведения, устанавливающие событие преступления, виновность лица, его совершившего, выявить обстоятельства, способствовавшие совершению преступления [4].

Специфика проведения осмотра места крушения воздушного судна связана с воздействием на него различных факторов:

а) проведение спасательных операций, тушение пожара, извлечение трупов приводят к изменению обстановки места происшествия перед осмотром;

б) производство осмотра происходит одновременно с работой комиссии, что затрудняет работу следователя;

в) большая площадь осматриваемой территории;

г) значительное число пострадавших и погибших, обширные разрушения на земле (строений, сооружений и т. д.);

д) часто место происшествия расположено в труднодоступных местах (вдали от населенных пунктов, в лесу, на болоте и т.д.). В этом случае привлекаются к участию в поисковых мероприятиях органы МЧС РФ, которые смогут оказать помощь следователям во время осмотра места происшествия [5].

Характерное отличие осмотра трупов на месте авиационного происшествия от «криминального» осмотра состоит в том, что не надо искать следы преступника. Главное – это собрать материалы, необходимые для проведения опознания погибших, точно определить число погибших и установить их личности, а судебно-медицинская экспертиза назовет причины их гибели.

Прибыв на место проведения осмотра, необходимо:

- а) наметить примерные границы осмотра;
- б) произвести общее ознакомление с территорией;
- в) тщательно провести осмотр участка территории и имеющихся объектов, взаимодействуя с рабочими группами служебной комиссии;
- г) все обнаруженные предметы (части самолета обломки и т.д.) точно локализовать и нанести на схему;
- д) произвести фото- и видеосъемку места происшествия;
- е) при необходимости предметы передвинуть, рассмотреть, измерить, описать и сфотографировать;
- ж) изъять следы и иные вещественные доказательства с места происшествия, зафиксировать это в протоколе.

Чтобы избежать потери отдельных деталей, осмотр места авиационного происшествия должен быть проведен незамедлительно.

Проводят осмотр авиационного происшествия работники транспортных прокуратур. В случае отдаленности специализированных прокуратур, а также при наличии других объективных причин, препятствующих своевременному производству неотложных следственных действий, осмотр места происшествия, в соответствии с приказом Генерального прокурора №24 от 09.09.1996 г., выполняет территориальная прокуратура с последующей передачей всех материалов специализированному прокурору [6].

Поскольку осмотр места происшествия является первоочередным следственным действием, необходимо оперативно решить вопрос о количестве следователей, судебно-медицинских экспертов или врачей, а также других специалистов, которые должны принимать участие в осмотре.

В соответствии с требованиями ст. 178 УПК РФ, к участию в осмотре тел погибших обязательно приглашается судебно-медицинский

эксперт, а при невозможности его участия — иной врач [7]. Участие в осмотре квалифицированных специалистов в области авиационной техники позволяет повысить качество осмотра. Для производства фото- и видеосъемки на месте катастрофы, особенно в тех случаях, когда по решению следователя понятые в следственных действиях не участвуют, приглашается специалист-сотрудник экспертно-криминалистических подразделений [8].

Как правило, расследование по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта производится бригадой следователей. Качество выполнения первоначальных следственных действий во многом зависит от правильного распределения обязанностей среди членов следственной бригады. Руководитель осуществляет общее руководство бригадой, контроль качества и полноты осмотра места происшествия и трупов, а также других следственных действий, контактирует с комиссией по служебному расследованию. Отдельные группы следователей распределяют между собой обязанности по проведению осмотра:

- материальной части воздушного судна с указанием характера повреждений;
- погибших пассажиров и членов экипажа совместно с судебно-медицинскими экспертами;
- трупов в морге (предъявление трупов и одежды, а также находящихся при них предметов для опoznания прибывающим родственникам, признание последних потерпевшими и проведение допроса их в этом качестве).

Еще одна группа следователей выясняла в лечебных заведениях личность потерпевших, допрашивала тех, кому это позволяло состояние здоровья. Также группа следователей работает в аэропорту для проведения допроса очевидцев катастрофы, изымала при необходимости записи

наземных диспетчерских магнитофонов, фотоснимки фоторегистраторов, журналы и т.д.

Расследованием авиационных происшествий в соответствии с воздушным законодательством РФ, Конституцией РФ, а также Правилами расследования авиационных происшествий (ПРАПИ-98) занимаются Федеральная авиационная служба России (ФАС России) и Межгосударственный авиационный комитет (МАК) [9]. МАК осуществляет формирование и назначение комиссии по расследованию авиационного происшествия. С первых дней работы служебной комиссии происходит создание летной, инженерно-технической и административной подкомиссий, а в них, в свою очередь создаются рабочие группы. Летная подкомиссия устанавливает уровень профессиональной подготовки экипажа, производит оценку правильности его действий в период возникновения и развития особой ситуации, выявляет отклонения (ошибки, нарушения и неправильные действия) от действующих норм подготовки, обеспечения и выполнения полетов. В круг полномочий работы инженерно-технической подкомиссии входит определение состояния авиационной техники до и после авиационного происшествия, изучение характера ее эксплуатации, качества технического обслуживания и ремонта, выявление возможных недостатков в конструкции, технологий ремонта, устанавливает наличие отказов авиационной техники и их причины. С этой целью подкомиссия может проводить специальные исследования и испытания.

Административная подкомиссия определяет причину травм и гибели пассажиров на борту воздушного судна, устанавливает количество и характер коммерческой загрузки воздушного судна, выявляет наличие на борту воздушного судна опасных грузов, устанавливает личности пассажиров, погибших при авиационном происшествии, проводит мероприятия по оказанию помощи пострадавшим и их родственникам,

устанавливает размер ущерба от авиационного происшествия, принимает участие в ликвидации последствий происшествия.

До прибытия комиссии по расследованию авиационной аварии осмотр должен проводиться статическим методом. При этом все объекты осмотра необходимо зафиксировать (описать, сфотографировать и произвести видеосъемку), не изменяя их положения.

При осмотре места происшествия специалист производит ориентирующую, обзорную, узловую и детальную фотосъемки [10]. Ориентирующая съемка фиксирует вид авиа происшествия на фоне окружающей среды с привязкой к каким-либо постоянным ориентирам.

Обзорная съемка фиксирует место авиационного происшествия обособленно от окружающей обстановки. Ее производят с нескольких точек, при этом целесообразно использовать верхний ракурс. Рекомендуется для большей наглядности использовать последовательное фотографирование обстановки по ходу движения воздушного судна через каждые 20—40 м [11]. Наиболее важные участки воздушного судна фотографируют при помощи узловой и детальной съемки. Угловая съемка крупным планом фиксирует части и элементы конструкции воздушного судна, трупы, следы, оставленные воздушным судном на земле, деревьях, строениях. Особенное внимание уделяется кабине пилотов и месту обнаружения средств объективного контроля. Во время детальной фотосъемки фиксируются крупным планом показания приборов, положения тумблеров, переключателей, органов управления, пробоин, вмятин и т.п.

Также во время осмотра места крушения воздушного судна используется и видеозапись в тех случаях, когда:

а) необходимо немедленно ликвидировать вредные последствия авиационного происшествия;

б) при осмотре изменяется положение объекта;

в) комиссией производится выкладка конструкции воздушного судна из обломков [5].

В протокол осмотра места авиационного происшествия записываются точные координаты места происшествия, направление движения воздушного судна до аварии, окружающая местность, следы соприкосновения воздушного судна с землей, месторасположение и состояние воздушного судна либо его частей и агрегатов, трупов пассажиров и членов экипажа, предметов, а также метеоусловия и время проведения осмотра.

Поскольку следователь не может составить такое же подробное описание фрагментов конструкции воздушного судна, как и служебная комиссия, он должен решить, какую информацию ему следует излагать более подробно, а какую информацию изложит подробно комиссия. Особое значение для расследования авиа происшествий имеют записи средств объективного контроля. Бортовые самописцы, фиксирующие параметры полета и магнитофоны, фиксирующие внутрикабинные переговоры и радиообмен между экипажем и службой движения должны быть изучены особенно тщательно.

Обнаружение и изъятие средств объективного контроля производится совместно с членами комиссии и обязательно фиксируется в протоколе осмотра. Т.н. «черный ящик» передается членам комиссии для расшифровки. После окончания служебного расследования полученная информация приобщаются к уголовному делу в качестве вещественного доказательства.

С целью определения недостающих деталей и уточнения характера повреждений, а также для установления связи между повреждениями обломков, из них производят выкладку самолета. При выкладке следователю желательно присутствовать, отразить в протоколе факт ее

проведения и полученные результаты. К протоколу прикладываются видеозапись и фотоснимки выкладки.

Хотя задачей следователя является поиск причин и виновных в совершении аварии, а к задачам комиссии относится только поиск причин, их сотрудничество определяет успех предстоящего расследования. Все действия членов комиссии должны согласовываться с правоохранительными органами, проводящими предварительное следствие. Результаты работы комиссии по расследованию авиационного происшествия оформляются виде отчета с приложением к нему отчетов подкомиссий и рабочих групп. В течение 10 дней с момента его утверждения, подлинный экземпляр отчета направляется в правоохранительный орган, проводящий предварительное следствие.

На основании имеющихся фактических данных об авиационном происшествии (место, время, погодные условия, тип воздушного судна, система захода на посадку, содержание переговоров членов экипажа и его радиообмена с диспетчерами службы движения, расшифровка аварийного самописца и т.д.) производится выдвижение версий.

Воздушное судно может загореться и после столкновения с препятствиями и частичным разрушением конструкции. Признаками того, что пожар произошел в воздухе, являются: следы расплавленного металла, отсутствие копоти на участках, закрытых другими элементами конструкции, наличие продуктов сгорания в глубоких складках обшивки, оплавление элементов, изготовленных из жаропрочных материалов. Иногда важно выяснить, горело или нет в момент удара воздушного судна о землю какое-либо табло (сигнальная лампа) в кабине экипажа. Изгиб лопастей первых ступеней компрессора свидетельствует о том, что двигатель в момент удара самолета о землю работал. Все эти, а также другие обстоятельства необходимо выявлять и фиксировать в протоколе осмотра места происшествия [5].

Около 7 часов утра 31 октября 2015 потерпел крушение пассажирский самолет Airbus A321 авиакомпании Mejrjet/«Когалымавиа» над Синайским полуостровом в 50 км от города Нехель в Египте. Он должен был доставить домой в Санкт-Петербург 217 пассажиров и 7 членов экипажа. Однако в результате катастрофы все погибли.

Согласно нормам международного права, главная роль в расследовании принадлежит представителям авиационных властей Египта. Кроме них в расследовании приняли участие специалисты из России, Франции, Германии и Ирландии, а также представители компании Airbus, которая построила упавший самолет. По факту трагедии Следственным комитетом РФ были возбуждены уголовные дела по статьям 263 и 238 УК РФ. Вероятными причинами трагедии были названы неправильное обслуживание техники на земле или некорректные действия экипажа во время полета. По результатам исследования документов об обслуживании разбившегося самолета было установлено, что он регулярно проходил проверки и обслуживание, благодаря чему находился в исправном состоянии и мог быть использован для перевозки пассажиров. Если бы причиной катастрофы стал отказ аппаратуры, лайнер должен был упасть на землю и только после этого разрушиться. Однако самолет разрушился в воздухе, что говорит о некоем внешнем воздействии. Доказательством того, что самолет разрушился в воздухе, стало падение на землю нескольких крупных частей и множества мелких обломков воздушного судна.

В результате проведенной проверки документов стало известно, что в 2001 году экипаж самолета выполнил неаккуратную посадку, в ходе которой хвостовая часть фюзеляжа ударилась о взлетно-посадочную полосу. По мнению специалистов, повреждения, полученные лайнером тогда, стали причиной трагедии спустя 14 лет. Истории известны случаи

крушения по такой же причине самолетов Boeing 747 под Токио и над Тайваньским проливом в 1985 и 2002 годах соответственно.

После того, как запрещённая в России террористическая организация «Исламское государство» взяла на себя ответственность за крушение самолета Airbus A321, одной из версий стал террористический акт. Однако в момент потери связи с воздушным судном оно находилось на высоте более 9 тысяч метров. У террористов не могли быть в наличии зенитные средства, способные поразить цель на такой высоте. Позже появилось предположение о возможном подрыве взрывного устройства на борту самолета, однако экипаж не подавал сигналы бедствия в случае появления угрозы. Для проверки версии о совершении возможного теракта специалистами было осмотрено воздушное судно и элементы его конструкции для обнаружения следов возможного взрыва. Признаками взрыва могут быть:

локальное закопчение отдельных поверхностей, которые по внешним признакам не подвергались пожару;

повреждения осколочного типа со множеством вмятин и пробоин на небольшом участке поверхности салона, кабины экипажа, багажного отделения;

вкрапление и деформированные от взрыва поверхности инородных частиц металла.

Однако следов террористического акта обнаружено не было. Какая из выдвинутых версий наиболее полно соответствует действительности – покажет расследование, которое может длиться несколько месяцев [12].

Таким образом, процесс расследования авиационного происшествия заключается в сборе и анализе полученной информации, проведении необходимых исследований, установлении причин аварии, подготовку отчета и заключения, разработку практических рекомендаций и слушание по результатам расследования. От квалифицированно проведенного

осмотра места происшествия зависит качество проведения расследования авиационных происшествий.

Литература:

1. Самый безопасный вид транспорта по статистике на 2015 год. Интернет-ресурс. Режим доступа: <http://top10a.ru/samyj-bezopasnyj-vid-transporta-po-statistike-na-2015-god.html> © Топ 10.
2. Буланкин А. Ю., Елисеева М. Л. Анализ данных об авиакатастрофах в России//Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2014. Том: 2. – № 10, с. 14-16.
3. Головин М. В. Проблемы целеопределения в расследовании: монография / М. В. Головин, Н. М. Шпак. – Краснодар: КубГАУ, 2014. – 162 с.
4. Лунина Е. С. Особенности осмотра места происшествия при насильственных преступлениях, совершенных в труднодоступном месте: монография / Е.С. Лунина, под ред. Г. М. Меретукова. – Краснодар: КубГАУ, 2013. –171 с.
5. Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте/ Под общ. ред. В.А. Морозова. – М.: ИНФРА- М, 2001. – 158 с.
6. Приказ Генпрокуратуры России от 07.05.2008 № 84 (ред. от 07.06.2016) "О разграничении компетенции прокуроров территориальных, военных и других специализированных прокуратур"// Первоначальный текст документа также опубликован не был.
7. "Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации" от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 19.12.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017)// "Парламентская газета", № 241-242, 22.12.2001.
8. Федеральный закон Российской Федерации от 4 марта 2013 г. № 23-ФЗ "О внесении изменений в статьи 62 и 303 Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации" // СЗ РФ. 2013. № 9. Ст. 875.
9. Постановление Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 (ред. от 07.12.2011) "Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими"//Собрание законодательства РФ", 22.06.1998, N 25, ст. 2918.
10. Грибунов О.П. Технические средства фиксации, используемые при проведении осмотра места происшествия по факту хищений грузов на железнодорожном транспорте// Российский следователь. 2015. № 16. С. 3 - 8.
11. Елинский В.И., Коткин П.Н. Специфика организации и производства осмотра места авиационного происшествия // Российский следователь. 2009. № 20. С. 4-10.
12. Катастрофа в Египте: пресса, сведения и предположения. Интернет-ресурс. Режим доступа: <http://geo-politica.info/katastrofa-v-egipte-prensa-svedeniya-i-predpolozheniya.html>.

References:

1. Samyj bezopasnyj vid transporta po statistike na 2015 god. Internet-resurs. Rezhim dostupa: <http://top10a.ru/samyj-bezopasnyj-vid-transporta-po-statistike-na-2015-god.html> © Топ 10.
2. Bulankin A. Ju., Eliseeva M. L. Analiz dannyh ob aviakatastrofah v Rossii//Aktual'nye problemy aviacii i kosmonavтики. 2014. Tom: 2. – № 10, s. 14-16.
3. Golovin M. V. Problemy celeopredelenija v rassledovanii: monografija / M. V. Golovin, N. M. Shpak. – Krasnodar: KubGAU, 2014. – 162 s.

4. Lunina E. S. Osobennosti osmotra mesta proisshestvija pri nasil'stvennyh prestuplenijah, sovershennyh v trudnodostupnom meste: monografija / E.S. Lunina, pod red. G. M. Meretukova. – Krasnodar: KubGAU, 2013. –171 s.

5. Metodika rassledovanija proisshestvij na zheleznodorozhnom i aviatransporte/ Pod obshh. red. V.A. Morozova. – M.: INFRA- M, 2001. – 158 s.

6. Prikaz Genprokuratury Rossii ot 07.05.2008 № 84 (red. ot 07.06.2016) "O razgranichenii kompetencii prokurorov territorial'nyh, voennyh i drugih specializirovannyh prokuratur"// Pervonachal'nyj tekst dokumenta takzhe opublikovan ne byl.

7. "Ugolovno-processual'nyj kodeks Rossijskoj Federacii" ot 18.12.2001 № 174-FZ (red. ot 19.12.2016) (s izm. i dop., vstup. v silu s 01.01.2017)// "Parlamentskaja gazeta", № 241-242, 22.12.2001.

8. Federal'nyj zakon Rossijskoj Federacii ot 4 marta 2013 g. № 23-FZ "O vnesenii izmenenij v stat'i 62 i 303 Ugolovnogo kodeksa Rossijskoj Federacii i Ugolovno-processual'nyj kodeks Rossijskoj Federacii" // SZ RF. 2013. № 9. St. 875.

9. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 18.06.1998 N 609 (red. ot 07.12.2011) "Ob utverzhdenii Pravil rassledovanija aviacionnyh proisshestvij i incidentov s grazhdanskimi"//Sobranie zakonodatel'stva RF", 22.06.1998, N 25, st. 2918.

10. Gribunov O.P. Tehnicheskie sredstva fiksacii, ispol'zuemye pri provedenii osmotra mesta proisshestvija po faktu hishhenij gruzov na zheleznodorozhnom transporte// Rossijskij sledovatel'. 2015. № 16. S. 3 - 8.

11. Elinskij V.I., Kotkin P.N. Specifika organizacii i proizvodstva osmotra mesta aviacionnogo proisshestvija // Rossijskij sledovatel'. 2009. № 20. S. 4-10.

12. Katastrofa v Egipte: pressa, svedeniya i predpolozheniya. Internet-resurs. Rezhim dostupa: <http://geo-politica.info/katastrofa-v-egipte-prensa-svedeniya-i-predpolozheniya.html>.