

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНЫХ КАТАСТРОФ

CRIMINALISTICS DESCRIPTION TRANSPORT CATASTROPHES

Комисарчук Р.В.,

*кандидат юридических наук, доцент кафедры криминалистики
Национального университета «Одесская юридическая академия»*

Статья посвящена современным проблемам расследования транспортных катастроф, что осложнено комплексом обстоятельств, которые представляют собой многоэлементный алгоритм. Особенно сложным является начальный этап расследования, когда нужно решать сложные тактические задачи, связанные с принятием решений о необходимости проведения комплекса первоочередных следственных (розыскных) действий и негласных следственных (розыскных) действий, использования комплекса специальных знаний. Поэтому целью исследования является комплексный криминалистический анализ и определение основных элементов криминалистической характеристики транспортных катастроф. Решение этих вопросов позволит проводить дальнейшие исследования на более высоком уровне.

Ключевые слова: досудебное расследование, следственные (розыскные) действия, доказательства, расследования преступлений на транспорте, транспортные катастрофы, криминалистический анализ, криминалистическая характеристика преступления.

Статья посвящена современным проблемам расследования транспортных катастроф, что усложнено комплексом обстоятельств, які являють собою багатоелементний алгоритм. Особливо складним є початковий етап розслідування, коли потрібно вирішувати складні тактичні задачі, пов'язані з прийняттям рішень про необхідність проведення комплексу першочергових слідчих (розшукових) дій та негласних слідчих (розшукових) дій, використання комплексу спеціальних знань. Тому метою дослідження є комплексний криміналістичний аналіз і визначення основних елементів криміналістичної характеристики транспортних катастроф. Вирішення цих питань дозволить проводити подальші дослідження на більш високому рівні.

Ключові слова: досудове розслідування, слідчі (розшукові) дії, докази, розслідування злочинів на транспорті, транспортні катастрофи, криміналістичний аналіз, криміналістична характеристика злочину.

The article discusses modern problems of investigation of transport catastrophes, that it is complicated by the complex of circumstances that are a algorithm. Especially difficult is the initial stage of investigation, when it is needed to decide the intricate tactical problems, related to making decision about the necessity of realization of complex of primary inquisitional (search) actions and secret inquisitional (search) actions, drawing on the complex of the special knowledge. Therefore, a research aim are a complex criminalities analysis and decision of basic elements of criminalities description of transport catastrophes. The decision of these questions will allow to conduct further researches at higher level.

Key words: investigation, consequence actions, proofs, investigations of crimes on a transport, transport catastrophes, criminalistics analysis, criminalistics description of crime.

Постановка проблемы. Глубокие социально-экономические преобразования в Украине привели не только к позитивным достижениям общественного развития, но, к сожалению, спровоцировали в последние годы резкий рост крупномасштабных транспортных катастроф.

Это происходит в связи с ростом масштабов и сложности производства: нерациональным, с точки зрения техногенной безопасности, размещением потенциально опасных объектов на территории страны; значительным прогрессирующим износом основных производственных фондов, достигающим в ряде отраслей промышленности 80-100%; снижением профессионального уровня работников; отсутствием или низким качеством систем контроля обстановки; снижением уровня техники безопасности [1]. Наибольшую опасность в техногенной сфере представляют радиационные и транспортные аварии, катастрофы, количество которых остается большим. Вместе с тем наблюдается двукратное увеличение числа погибших в одной катастрофе. Катастрофы следует рассматривать как происшествия с трагическими ближайшими и отдаленными последствиями.

В научном понимании подобных явлений присутствуют как объективные сведения и представления о сущности феномена, так и целый ряд «белых пятен», исключающих целостное понимание явления, установления причин его возникновения, развития и прогнозирование отдаленных результатов. Особенно трагичны последствия транспортных катастроф, поскольку вовлеченные в них люди, становясь жертвами, зачастую теряют большинство из индивидуальных признаков, позволяющих идентифицировать их в ряду большого числа погибших, а также составить целостную картину развития события, исходя из характеристик повреждений, признаков внешнего воздействия, индивидуальных проявлений биологического состояния. Следует отметить, что идентификация массовых жертв транспортных катастроф имеет не только криминалистическое и судебно-медицинское, но также социально-нравственное и гражданско-правовое значение.

Состояние исследования. До настоящего времени еще не разработан понятийный аппарат по данному вопросу. Проблема расследования транспортных катастроф осложнена целым рядом обстоятельств

и представляет собой многоступенчатый алгоритм. Особенно сложен и трудоемок первоначальный этап расследования, когда при наличии первичной информации о происшествии решается ряд сложных проблем, связанных с принятием решений о необходимости проведения комплекса первоначальных следственных (розыскных) действий и негласных следственных (розыскных) действий, назначении и производстве судебных экспертиз, использовании специальных знаний. Полученная с их помощью информация является основой для успешного расследования факта транспортной катастрофы, проведения диагностических и идентификационных мероприятий.

Целью исследования является комплексный криминалистический анализ и на его основании определение основных элементов криминалистической характеристики транспортных катастроф, поскольку проблемы методологического характера порождены отсутствием целостного подхода в научном понимании методики расследования транспортных катастроф, недостаточным методическим обеспечением этого направления в системе правоохранительных органов. Решение этих вопросов позволит проводить исследование на качественно более высоком уровне.

Изложение основного материала. *Катастрофы изучаются в рамках не одного научного направления.* Это исследование в области естественных, точных и гуманитарных дисциплин [2, с. 127].

Следует отметить, что в связи с увеличением числа как техногенных, так и природных катастроф и появлением нового межотраслевого научно-практического направления изучения природных и антропогенных катаклизмов, сформулированного В.И. Вернадским [3, с. 215], требуется разработка, наряду с общим определением, более строгих дефиниций.

Что касается транспортных катастроф как одного из проявлений чрезвычайных ситуаций в техногенной сфере, следует отметить, что согласно Положению «О порядке расследования и учёта транспортных происшествий на внутренних водных путях Украины», утвержденном Приказом Министерства транспорта Украины 5 ноября 2003 года под № 857 (с изменениями в соответствии с Приказом Министерства инфраструктуры от 24 сентября 2012 года) [4], под катастрофой понимается очень серьёзная авария (п. 2.2. Приказа) – транспортное происшествие, приведшее к: а) гибели человека во время эксплуатации судна либо в связи с ней; б) пропаже без вести какого-либо лица из судна во время эксплуатации судна либо в связи с ней; в) гибели или затопления судна либо принудительное оставление судна членами экипажа или пассажирами через повреждения корпуса и потерю остойности во время движения; г) сильное экологическое загрязнение.

На воздушном транспорте действуют Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Украине, утверждённые Приказом Государственной службы Украины по надзору за обеспечением без-

опасности авиации за № 943 от 13 декабря 2005 года [5]. В соответствии с Правилами под катастрофой понимается авиационное происшествие, приведшее к гибели людей (п. 4.1.2. Правил), а также ситуация, приведшая к гибели или пропаже без вести какого-либо пассажира или членов экипажа. К катастрофам относятся также случаи гибели кого-либо из лиц, находившихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна; человеческих жертв (аварии) и производственные происшествия: повреждения воздушного судна, чрезвычайные происшествия [5]. Ориентируясь на основные критерии приведенных выше определений, под катастрофой следует понимать происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести какого-либо лица непосредственно во время эксплуатации транспорта или же спустя некоторое время, прошедшее с момента завершения последнего.

Расследование транспортных катастроф невозможно без исследования вопроса о механизме совершения преступления (происшествия), специфики его отражения [6]. В самом общем виде транспортные катастрофы следует относить к роду происшествий (преступлений) в сфере промышленного производства. В интересах нашего исследования далее речь пойдет о преступлении. В этом виде преступлений между деянием и наступившими последствиями существует «нормативно-программная причинная связь» [7, с. 70]. Она характеризует отношения между субъектами преступления и последствиями, возникающими в результате отступления от правил, регламентирующих тот или иной вид деятельности в сфере транспорта. В определенной связи с данной категорией преступлений находятся и неосторожные. Кроме указанного отличительного свойства, неосторожным преступлениям присущи и такие, как форма вины и свойства личности – субъекта преступления.

Уголовный кодекс Украины (Раздел XI, ст. ст. 276-292) определяет следующие составы преступлений данной категории: ст. 276 «Нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта»; ст. 276-1 «Совершение профессиональной деятельности членом экипажа или обслуживания воздушного движения диспетчером управления воздушным движением в состоянии алкогольного опьянения либо под влиянием наркотических или психотропных веществ»; ст. 277 «Повреждение путей соединения и транспортных средств»; ст. 278 «Угон либо захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна»; ст. 279 «Блокирование транспортных коммуникаций, а также захват транспортного предприятия»; ст. 280 «Принуждение работника транспорта к неисполнению своих служебных обязанностей»; ст. 281 «Нарушение правил воздушных полётов»; ст. 282 «Нарушение правил использования воздушного пространства»; ст. 283 «Самовольная без нужды остановка поезда»; ст. 284 «Неоказание помощи судну и лицам, которые стали жертвами бедствия»; ст. 285 «Неизвещение

капитаном названия своего судна при столкновении судов»; ст. 286 «Нарушение правил безопасности дорожного движения либо эксплуатации транспорта лицами, которые управляют транспортными средствами»; ст. 287 «Выпуск в эксплуатацию технические неисправных транспортных средств либо другое нарушение их эксплуатации»; ст. 288 «Нарушение правил, норм и стандартов, которые касаются безопасности дорожного движения»; ст. 289 «Незаконное завладение транспортным средством»; ст. 290 «Уничтожение, подделка либо замена номеров узлов и агрегатов транспортного средства»; ст. 291 «Нарушение действующих на транспорте правил»; ст. 292 «Повреждение объектов магистральных либо промышленных нефте-, газо-, конденсатопровод и нефтепродуктопроводов» [8].

Субъекты преступления характеризуются недостаточной критической самооценкой, нередко они переоценивают свои профессиональные свойства и психофизиологические особенности [6]. Так, анализ данных по аварийности воздушных судов, материалов расследования авиационных катастроф показывает наличие очевидных признаков распада системы поддержания летной годности воздушных судов в эксплуатации, нарушение экипажами установленных правил выполнения полетов и дисциплины, ошибки в технике пилотирования, неправильные решения экипажа в полете и т. д.

Прецеденты подобного рода принято относить к числу пусковых факторов (первопричин) развития нештатной ситуации на транспорте. Например, распределение факторов катастрофы в авиации выглядит следующим образом: 1) нарушение экипажами установленных правил выполнения полетов и дисциплины: а) нарушение центровки и перегрузка воздушного судна; б) нарушение метеоминимума, принятие решений на вылет; в) самовольное изменение плана полета; 2) ошибки в технике пилотирования и неправильные решения экипажа в полете (32%); 3) неправильная эксплуатация систем воздушного судна экипажем (10%); 4) отказы авиационной техники (15%); 5) недостатки наземного обеспечения полетов и управления воздушным движением (4%). Из приведенных данных основной причиной возникновения и развития нештатной ситуации на воздушных судах следует считать «человеческий фактор». При этом 27% от общего числа происшествий, связанных с «человеческим фактором», можно было бы предотвратить, если бы экипаж своевременно принял меры к уходу на второй круг или на запасной аэродром [9, с. 34].

Исходя из этого, можно говорить о некоторых свойствах, характеризующих развитие причинной связи при катастрофах. Во-первых, как следует из предыдущего изложения, субъекты преступления проявляются через бездействие или неправильные (несоответствующие нормативным требованиям) действия. Во-вторых, нередко развитие причинной связи во времени может быть как длительным, так и предельно сжатым. В-третьих, развитие причинной связи зависит от условий, которые в одних случаях

могут способствовать ей, сдерживать ее либо изменять ее направление [10, с. 54].

Уголовные производства по данной категории преступлений (класс «причинные отношения») чаще открываются на основании заявлений (или сообщений), которые непосредственно поступают в органы досудебного расследования. Однако при этом объем информации о преступлениях существенно различается. Обобщая его, А.А. Эйсман выделил две исходные ситуации в расследовании [11, с. 15]. Первая из них характеризуется тем, что в первичных материалах содержатся факты, отражающие как последствия, так и условия, в которых действовала причина. Ее можно назвать ситуацией с неполной системой обоснования, которая порождает систему тактических задач – ограничение круга причин и познание механизма происшествия (что позволяет определить круг лиц, причастных к совершению преступления). В последующем изучается нормативная модель деятельности каждого из проверенного круга, сопоставимая с познанным фактическим образом действием, что уже позволяет доказывать виновность конкретного человека.

Вторая ситуация характеризуется тем, что имеются данные только о последствиях. Такую ситуацию можно обозначить как «ситуацию с конкуренцией причин». Она, в свою очередь, порождает задачи по изучению обстановки, предшествовавшей возникновению происшествия, поскольку ее решение позволяет выявить условия, при которых развивалось то или иное событие, а затем исследуется механизм, что дает возможность определить, какое из условий стало причиной. В связи с этим особое значение приобретает вопрос о механизме слеодообразования, исследование которого невозможно без характеристики поражающих факторов.

Возникновение и развитие транспортной катастрофы сопровождается воздействием целого ряда поражающих факторов, каждый из которых характеризуется комплексом следов, обладающих совокупностью общих и частных признаков. Знание и понимание механизма развития катастрофы способствует повышению эффективности досудебного расследования. Под поражающими факторами катастрофы следует понимать совокупность неконтролируемых сил и высвобождающейся энергии, способных причинять травматические повреждения, в т. ч. несовместимые с жизнью, разрушение окружающих строений, конструкций и т. д. [12, с. 16-18].

Большое количество поражающих факторов требует их классификации и может быть представлено в следующем виде: 1) динамические (механические). Поражения ударной волной взрыва за счет таких факторов: избыточного давления во фронте ударной волны – непосредственное воздействие механической силы на тело человека; скоростного напора – отбрасывание человека с последующим его падением; вторичных снарядов, образующихся в результате разрушающего действия ударной волны на объекты внешней среды; 2) термические. Воздействие

высоких температур (световое излучение, пожары и др.) обуславливает возникновение общего перегрева организма, термические ожоги; воздействие низких температур – общее переохлаждение организма и отморожения; 3) радиационные. Являются следствием аварий на радиационно-опасных объектах; химические (сильнодействующие ядовитые вещества, промышленные яды и др.). Воздействие на людей при химических авариях с разнообразными (по характеру и тяжести) поражениями [13, с. 15-19].

Следует отметить, что классификация поражающих факторов, действующих в очаге катастрофы, имеет принципиальное значение, так как позволяет прокурору и следователю оценить характер последствий аварии, а также решить вопросы о характере повреждений-следов, которые можно обнаружить на месте катастрофы. Интересен вопрос о механизме воздействия поражающих факторов на те, или иные объекты, оказавшиеся на месте происшествия. Речь идет, прежде всего, о биологических объектах (люди, животные, а также трупы и их части). Поражающие факторы катастроф могут воздействовать на различные органы и системы мгновенно или растянуто во времени. При этом вероятны сочетанные, множественные и комбинированные поражения.

Например, повреждения, получаемые при авиакатастрофах, принято разделять на две группы: 1) повреждения, полученные внутри воздушного судна: повреждения при грозе, столкновение в воздухе двух и более воздушных судов; 2) повреждения, причиняемые человеку, находящемуся вне (за пределами) воздушного судна [14, с. 39].

Характер воздействия вышеперечисленных поражающих факторов различен и определяется условиями возникновения и развития транспортного происшествия: 1) угол тангажа и (или) крена, под которым происходит падение транспорта: отрицательный или положительный; 2) скорость падения; 3) тип транспорта; 4) угол соприкосновения с поверхностью земли; 5) плотность грунта [14, с. 43].

Причем поражающие факторы могут действовать на биологические объекты мгновенно или растянуто во времени, определяя тем самым не только характер травматизма, но и механизм слеодообразования [14]. К числу специфических поражающих факторов, действующих при катастрофах, следует относить: механические повреждения от воздействия травмирующих предметов, повреждения от изменения силы тяжести, инерционные воздействия (отрыв головы, конечностей, срывание мягких тканей) [15, с. 57].

В момент столкновения с разными объектами, землей происходит силовое разрушение отдельных компонентов транспорта, за которым тут же может последовать взрыв или пожар, в результате которых возникают дополнительные или, так называемые, вторичные силовые воздействия. Исходя из этого, целесообразно разграничивать первичные и вторичные силовые воздействия на технику, экипаж, пассажиров. Вторичные воздействия могут уничтожить или изменить следы, образовавшиеся первично, а также образовать множественные дополнительные следы.

Информативными являются только первичные следы. Они в большинстве случаев имеют однотипное направление и зависят от формы, массы и расположения объектов, наносивших повреждение. У таких следов могут быть сходные признаки по направлению, форме. Вторичные следы чаще всего не имеют однотипного или закономерного характера, так как следовоспринимающий объект хаотически разрушается, и при взаимных столкновениях различных его обрывков и обломков могут образоваться самые разнообразные по форме, направлению и характеру повреждения. Так, исследование костных повреждений часто позволяет судить о механизме полученной травмы, позе членов экипажа, их действиях в момент удара транспорта с иными объектами или о землю. Прослеживается также взаимосвязь повреждения костных тканей и с повреждениями мягких тканей, одежды, обуви, специального снаряжения. В зависимости от характера повреждений мягких тканей, механизм образования внешне сходных костных повреждений может трактоваться по-разному.

Первичные следы образуются в момент силового воздействия, например, когда летчик находится на своем рабочем месте в активном или пассивном состоянии, а окружающие его объекты в кабине не разрушены (последнее справедливо и для пассажиров). Характер и форма каждого такого следа зависят от обычного взаимного расположения в самолете слеодообразующего и следовоспринимающего объекта. О первичном характере следов можно также судить по ряду косвенных признаков. Поскольку до момента первичного воздействия вся послойная одежда пассажиров и экипировка летчиков были в сохранности, силовое воздействие будет одновременно разрушать все имеющиеся слои. Внешние признаки повреждения одежды (экипировки) и травмы на теле будут сходными по форме и локализации. Однако отыскание первичных следов в некоторых случаях чрезвычайно затруднено. Это связано с некоторой особенностью объектов биологического происхождения. Установление источника их происхождения основано на анализе компонентов, биологическая активность которых утрачивается под воздействием временного фактора, контакта с внешней средой (температура, влажность, солнечный свет и т. д.) [16, с. 5]. Претерпевая деструктивные изменения, такие объекты утрачивают видовые, групповые и половые признаки. Это затрудняет, а иногда делает невозможным их использование для решения идентификационных задач [17, с. 61].

Выводы.

1. Элементы криминалистической характеристики транспортных катастроф:

– Механизм преступления. Транспортные катастрофы следует относить к роду происшествий (преступлений) в сфере промышленного производства. В этом виде преступлений между деянием и наступившими последствиями существует нормативно-программная причинная связь, характеризующая отношения между субъектами преступле-

ния и последствиями, возникающими в результате отступления от правил, регламентирующих тот или иной вид деятельности в сфере транспорта.

– Субъекты преступления характеризуются недостаточной критической самооценкой, нередко они переоценивают свои профессиональные свойства и психофизиологические особенности. Субъекты преступления проявляются через бездействие или неправильные действия. Во-вторых, нередко развитие причинной связи во времени может быть как длительным, так и предельно сжатым. В-третьих, развитие причинной связи зависит от условий, которые в одних случаях могут способствовать ей, сдерживать ее либо изменять ее направление.

– Следы преступления. Возникновение и развитие транспортной катастрофы сопровождается воздействием целого ряда поражающих факторов, каждый из которых характеризуется комплексом следов, обладающих совокупностью общих и частных признаков. Под поражающими факторами катастрофы следует понимать совокупность неконтролируемых сил и высвобождающейся энергии, способных причинять травматические повреждения, в т. ч. несовместимые с жизнью, разрушения окружающих строений, конструкций и т. д. Поражающие факторы

можно классифицировать в следующем виде: 1) динамические (механические); 2) термические; 3) радиационные. Классификация поражающих факторов транспортных катастроф позволяет установить характер возможных повреждений на теле человека, определить направление поиска подобных следов, которые могут быть первичными и вторичными. При транспортных катастрофах характер поражающих факторов зависит от условий развития события, при этом основные повреждения возникают от травмирующего воздействия предметов внутри самого транспорта, изменения силы тяжести, инерционного воздействия. Вторичные повреждения на теле и одежде человека образуют дополнительные следы, которые, как правило, не имеют идентификационного значения, так как возникают хаотично. Первичные следы наиболее информативны, но установление их из-за сильного разрушения транспорта затруднено.

2. На основании изложенного под транспортной катастрофой следует понимать транспортное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести какого-либо пассажира или члена экипажа непосредственно во время движения транспорта или же спустя некоторое время, прошедшее с момента завершения последнего.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Куцевич М.П. Кримінальна відповідальність за екоцид: міжнародний та національний аспекти : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 / М.П. Куцевич ; Київ. нац. ун-т ім. Т.Шевченка. – К., 2007. – 20 с.
2. Арнольд В.И. Теория катастроф. – М. : Мир, 1990. – 304 с.
3. Вернадский В.И. Труды по общей теории медицины. – М. : Медицина, 1988. – 703 с.
4. Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затверджене Наказом Міністерства транспорту України № 857 від 5 листопада 2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua/>.
5. Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, затверджені Наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 943 від 13 грудня 2005 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua>.
6. Луцюк П.С. Особливості процесуального доказування в ході дослідження дорожньо-транспортних пригод, вчинених в несприятливих умовах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 / П.С. Луцюк ; Акад. адвокатури України. – К., 2009. – 20 с.
7. Курс криминалистики / Под ред. проф. В.Е. Корноухова. – Красноярск : Изд-во КГУ, 1996. – 342 с.
8. Кримінальний кодекс України // Офіційний вісник України. – 2001. – № 21. – С. 1. – Ст. 920.
9. Психологические аспекты проблемы «человеческого фактора» в авиационной аварийности. Анализ и стратегия профилактики / [Клюев А.В., Качалкин А.Н., Диденко Э.Б. и др.]. – М., 1998. – С. 34–42.
10. Северин В.А. Личность преступника, совершившего халатность в сфере промышленного производства. – М. : Право и закон, 1984. – 333 с.
11. Эйсман А.А. Заключение эксперта. Структура и научное обоснование. – М, 1987.
12. Янковская А.Е., Приходько А.Н. Динамическая экспертная система принятия организационных решений при ликвидации последствий катастроф // Военно-медицинский журнал. – 1992. – № 10. – С. 16–18.
13. Максимов Г.К., Околелов В.В., Овчинников А.В. Медико-тактическая классификация катастроф // Военно-медицинский журнал. – 1994. – № 11. – С.15–19.
14. Клюев Н.А. Классификация травм при авиационных происшествиях // Судебно-медицинская экспертиза. – 1983. – № 7. – С. 3–9.
15. Виноградов М.В. Катастрофа: взгляд профессионала. – М. – Л. : Наука, 1989. – 228 с.
16. Работа со следами биологического происхождения на месте происшествия : Учебное пособие / [Стегнова Т.В., Лозинский Т.Ф., Уалерианова Л.П., Шаманова Т.Н.]. – М. : ЭКЦ МВД России, 1992. – 88 с.
17. Ищенко П.П. Получение розыскной информации в ходе предварительного исследования следов преступления. – М. : Юрист, 1994. – 111 с.