

## ОСОБЕННОСТИ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВАРИЙ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Следственная практика по расследованию аварий на речном транспорте свидетельствует о том, что методика и тактика производства следственных действий и особенно осмотр места происшествия и транспорта имеют специфику, неучитывание которой приводит к ошибкам и потерям доказательств<sup>1</sup>.

Специфика осмотра места происшествия целиком зависит от типичных видов аварий механизма транспортного происшествия. Необходимо также учитывать терминологическую специфику. Так, согласно ведомственной инструкции о классификации, порядке расследования и учёта транспортных аварийных случаев на внутренних судоходных путях РФ, содержатся подробные, детализированные перечни видов аварийных случаев, их классификация и т.д.<sup>2</sup> Например, столкновение – соприкосновение между собой судов, находящихся «на ходу»; удар о надводный объект – соприкосновение судна «на ходу» с неподвижным плавучим или стационарным надводным объектом; навал – соприкосновение с другим судном, составом, плотом, причалом или другими надводными объектами; посалка на грунт (мель); удар о подводное препятствие – дюкеры и др.; затопление судов – полное или частичное (проникновение воды в корпус или опрокидывание), не вызванные столкновением, ударом, навалом и др. (результат шторма и сильного волнения) и т.д.

Каждый из перечисленных аварийных случаев имеет свои специфические признаки, которые в совокупности позволяют установить наличие причинной связи между нарушением правил плавания и эксплуатации речного транспорта (или недоброкачественным ремонтом) и наступившими последствиями. Однако поиск, анализ, исследование и фиксация признаков, на основе которых возможна правильная уголовно-правовая квалификация, в ходе расследования преступлений очень сложны.

---

\* © Марков В.А., 2002

Из всей системы следственных действий наиболее важным является осмотр места происшествия как средство получения доказательственной информации в процессе расследования дел об авариях речных судов. Объекты осмотра имеют свою специфику, их можно подразделить следующим образом.

1. Осмотра транспортного средства, конструкция которого зависит от назначения. Так, по назначению речные суда разделяются на транспортные (пассажирские, грузовые, грузопассажирские, специального назначения). Грузовые могут быть сухогрузные и заливные, в свою очередь, они делятся на самоходные и несамоходные. К транспортным судам специального назначения относятся контейнеровозы, рефрижераторы, лесовозы, ледоколы, а к вспомогательным – спасательные, пожарные суда, дебаркадеры, плавучие доки, краны и др.

К техническому флоту относятся дноуглубительные, дноочистительные, землесосные и землечерпательные снаряды. В зависимости от конструкции двигателя суда могут быть колёсные, водомётные, крыльчатые весельные (гребные) и парусные. В последние годы получили распространение скоростные суда на подводных крыльях и воздушной подушке.

2. Осмотр местности предполагает изучение водной поверхности, дна водоёма, берегов, береговых сигнальных устройств и находящихся на плаву. Водная поверхность – это водный путь, где могут быть острова, надводные и подводные осерёдки, каменистые гряды, песчаные косы, застрugi и др.

3. Осмотр портовых и гидротехнических сооружений – причалов, шлюзов, плотин, мостов, дюкеров, воздушные и подводные переходы.

4. Осмотр трупа (трупов) в аварийных случаях, повлекших за собой человеческие жертвы (кроме случаев, вызванных нарушением правил техники безопасности, внутреннего распорядка, производственной санитарии и др., которые расследуются в обычном порядке).

5. Осмотр судовых документов, штурманской части (журналы – вахтенный, путевой, приёма прогнозов и путевой информации, а также машинный журнал).

Следственный осмотр названных выше объектов безусловно производится с соблюдением общих положений тактики, разработанной криминалистикой, с соблюдением уголовно-процессуального закона (своевременность, активность, объективность фиксации обстоятельств, полнота, методичность и последовательность).

Своевременный осмотр места происшествия является важной рекомендацией, поскольку обстановка на месте события может быст-

ро изменяться. Существует три варианта осмотра следователем места события:

1) следователь немедленно выехал на место до прибытия ведущих службное расследование лиц;

2) следователь прибыл на место события, но там уже проводится службное расследование;

3) службное расследование проведено и осмотр следователем проводится после ведомственного осмотра.

Во всех случаях успешный осмотр места происшествия зависит от того, как следователь подготовился к следственному действию. При получении информации следователь должен ознакомиться с известными обстоятельствами как можно подробно для того, чтобы определить, какой объект подлежит осмотру, какого специалиста пригласить, какие технические средства использовать.

Как правило, выезд следователя на место события должен быть осуществлен совместно с работником судоходной инспекции по безопасности плавания и специалистом (желательно с криминалистом). Полезно взаимодействие с транспортной прокуратурой, милицией и подразделениями речного транспорта (диспетчерской службой и инспекцией по безопасности судоходства, а иногда и государственной инспекцией маломерных судов – ГИМС).

При подборе понятых необходимо учитывать, что предпочтительнее понятие со знанием судовождения, работы механизмов и различных аппаратов, т.е. работники речного транспорта, но не те, которые нарушали правила безопасности плавания.

В случае аварии, где ожидается большой объём работы (осмотр нескольких судов, находящихся в разных районах после аварии), может быть создана бригада следователей, работа которых регулируется нормами УПК РФ и рекомендациями криминалистики.

При прибытии следователя на место происшествия до службного расследования необходимо уточнить обстоятельства аварии путём опроса или беседы с очевидцами, членами команды, затем определить границы и последовательность осмотра.

Определение границы и последовательность осмотра зависит во многом от сохранения первоначальной обстановки места происшествия и от изменений, которые могли быть внесены объективными факторами (течение, ветер и др.). Главной задачей в этой стадии осмотра является установление точного места аварии, т.е. места столкновения судов, посадки на мель, удара, навала и др., после чего можно более точно определить границы осмотра и его последовательность.

В некоторых случаях после столкновения судно может продолжать рейс, особенно если у него есть скоропортящийся груз или судно затонуло (затопление судна не всегда соответствует месту столкновения, что значительно осложняет определение границ).

Если авария произошла на внутреннем водном пути, то установление точного места происшествия возможно по постоянным ориентирам, т.е. по навигационному оборудованию судового хода (бакелу, бую, береговым знакам) и показаниями очевидцев.

При затоплении судна на поверхности воды могут всплыть различные предметы, в том числе струиться топливо, масло, которые указывают на место расположения затонувшего судна. Если судно после совершения аварии продолжало свой рейс или проследовало к месту стоянки или ремонта, то точное место происшествия возможно установить по показаниям очевидцев, которые укажут ориентиры, например, по очертаниям берегов, растительности, различным постройкам и прочим сооружениям.

Если же при столкновении или других ситуациях, при которых возможна утечка топлива или масла, то приблизительно можно установить район, где произошла авария, по выбросу их на берег, а затем организовать поиск, например при затоплении судна, с помощью специальных средств. Необходимо учесть, что если авария произошла в ночное время, то нужно учитывать местоположение и характер источников света, особенно в населенных местах, которые не связаны со специальными источниками света (световое сигнальное оборудование на судне) судов, находящихся в движении.

Наиболее важным объектом осмотра является транспорт – потерпевшее аварию судно. Осмотр судна может быть произведен на месте аварии (на плаву), в доке, у причала и редко – затопленного – на дне водоема. Как правило, осматриваются внешние поверхности бортов, выступающие части, машинное отделение, днище внутри и пр. Осмотр затопленного судна может производиться с помощью специалиста-водолаза или аквалангиста, в некоторых случаях (на большой глубине) с помощью подводной телекамеры или видеокамеры. По данному вопросу есть различные мнения. Так, Н.Ландышев рекомендует следователю пройти курс обучения по 40-50 часовой программе, а затем советует следователю с помощью акваланга спускаться на глубину до 20 метров. Такие рекомендации, с нашей точки зрения, недопустимы и вредны, так как водолазное дело требует постоянной тренировки, а опускание на 20 метров<sup>1</sup> от случая к случаю может привести к нежелательным последствиям.

Осмотр судна у причала проводится в такой же последовательности, как и на плаву. Более удобен осмотр судна в доке, где хорошо будут видны трещины, вмятины, пробоины, следы скольжения на подводной части судна.

При столкновении всех видов, взрыве отдельные фрагменты судна или его частей, различных устройств, например, части привального бруса, леерные стойки и др. могут оказаться на дне водоёма. В этом случае можно для их поиска также использовать специалиста-аквалангиста, если глубина небольшая, или водолаза, если глубина большая. При нахождении частей большого размера к ним прикрепляется буйёк (поплавок) и место нахождения отмечается на схеме.

Для осмотра частей, находившихся на дне, нужно использовать подъёмные средства, подробно изучить, сфотографировать и описать в протоколе.

Обычно на поверхностях корпусов транспорта остаются следы: вмятины, иногда с разрывом листа обшивки, повторяющие форму части корпуса другого судна. Здесь же возможен взаимный перенос (отслоение – наслоение) грунтовок и краски; следы скольжения в виде параллельных полос со взаимным переносом окраски и сдвига металла вплоть до отрыва листов обшивки. При «навалах» на гидротехнические сооружения из бетона в местах контакта возможно внедрение частиц бетона в металл или древесину. На поверхности бетона остаются частицы краски, грунта и металла. При столкновении с бумом или бакеном могут остаться следы скольжения, аналогичные описанным выше.

При столкновении и затоплении судов маломерного флота на речных водоёмах, где есть течение, катера и лодки обычно отходит от места контакта на значительное расстояние. Если затопление произошло не на судовом ходу, а в прибрежной полосе, то с помощью аквалангиста можно закрепить трос и с привлечением другого катера или трактора вытянуть его на берег и там осмотреть.

Осмотру подлежат перо руля и винт (винты), если судно задевало, например, каменную гряду, подводное сооружение, дюкер и пр. На поверхности металла пера руля могут быть сдвиги металла, отслоения краски, а на лопастях винта погнутость, сдвиги металла, иногда отсутствие целиком лопасти или её части.

Если столкновение судов произошло в местах, где правилами плавания запрещено расхождение судов, осматриваются наличие и состояние сигнальных устройств, которые разрешают или запрещают

двустороннее движение. Осмотр технического состояния сигнальных устройств первоначально проводится визуально, фотографируется, подробно описывается, а затем специалистом проверяется работа осветительных приборов.

При осмотре судна возникает необходимость осмотра и проверки работы навигационного оборудования: ходовых огней, радиолокационной аппаратуры, средств связи, звуковых устройств, автоматических приборов (курсографа, эхолота). Первоначально осмотр проводится без осмотра их работы, при определённых ситуациях необходимо выявить следы пальцев на поверхности деталей управления, в том числе и на ручках телеграфа, рулевого управления. Это необходимо для выяснения вопроса: кто в момент аварии находился у пульта управления, особенно в случаях гибели капитана. После нахождения и изъятия следов специалисту можно провести осмотр технического состояния аппаратуры. Необходимо обратить внимание на то, что записи переговоров на магнитной ленте, записи автоматических приборов с самописцами (курсорграфа, эхолота) должны быть немедленно изъяты следователем<sup>4</sup>.

Следственному осмотру подлежат судовые документы – штурманские журналы: вахтенный, путевой, приёма прогнозов и путевой информации, которые хранятся в штурманской или рулевой рубке; машинный журнал, который находится в машинном отделении, и вахтенный журнал. В этих журналах содержатся сведения о работе судна и судовых механизмов, о происшествиях, могут быть различные замечания. Следователю необходимо обратить внимание на правильность сделанных в них записей, подвергнуть исследованию с помощью оптических устройств с целью выявления подчисток, дописок, исправлений, травления, смывания и пр. Следует также осмотреть радиожурнал, единую книгу осмотра судна, книги документов Речного регистра РФ и др. Совместно со специалистом осмотру подлежат и лоцманские карты, где содержится ценная информация об описании навигационных знаков, ограждений, предупреждающих об опасности (глубинах, отмелях, течениях, ветрах и т.п.).

В некоторых случаях следователю приходится осматривать судно, которое направлено в ремонтную базу, в порт приписки или продолжает рейс, но некоторые ремонтные работы уже произведены. В этом случае необходимо обратить внимание на участки корпуса – свежоокрашенные, заменённые, следы свежей сварки. На месте стоянки при ремонте возможно отыскание листов обшивки корпуса, подвергнувшихся деформации и заменённых другими. Обнаружен-

ные участки после ремонта и части корпуса, которые были заменены, должны быть подробно описаны и сфотографированы.

При столкновении катеров и малотоннажных судов с судами на подводных крыльях обычно бывают большие разрушения катеров и затопление на судовом ходу, где, как правило, большая глубина. После столкновения судно на подводных крыльях буксируется или своим ходом следует на ремонтную базу, где должен быть проведён его осмотр. Как правило, следы столкновения остаются на частях, располагающихся под водой. Это крылья и стойки, гребной вал, гребной винт и перо руля. На плоскостях крыльев и стойках могут быть вмятины, следы скольжения и забоины с внедрением металла и покрытия корпуса потерпевшего судна – катера.

При авариях возможны тяжкие последствия, связанные со смертью членов экипажа или пассажиров (пожар, взрыв, выпадение за борт, сдавливание бортами, механизмами, частями палубных надстроек, механизмов и др.)<sup>5</sup>.

При обнаружении трупа следователь должен учитывать некоторые особенности повреждений на поверхности тела и одежды. Кроме общих рекомендаций криминалистики и судебной медицины следователь и специалист должны правильно оценить различные следы, которые остаются на теле от частей транспорта.

Так, при сдавливании тела между бортами судов, судна и причала будут повреждения, характерные аналогичным повреждениям, причинённым тупыми предметами, а на поверхности одежды могут быть наслоения краски корпуса судна. Повреждения от гребных винтов могут быть прижизненными и посмертными, они во многом зависят от диаметра винта, количества лопастей, шага винта и скорости вращения.

Характерными признаками будут повреждения в виде разрубов, сходные с повреждениями остро рубящим предметом. Раны обычно имеют значительные размеры, глубокие, располагаются под различными углами и с рваными краями. На голове, предплечьях, кистях рук раны могут быть лоскутными, разрубы на костях черепа имеют косое направление. Повреждения от гребных винтов могут сопровождаться множественными переломами костей, резкой деформацией всего тела и пр. Отмечается, что гребные винты небольших судов (катеров, моторных лодок) разрубов и ровных рассечений тканей не образуют, повреждения обычно носят характер общих рвано-ушибленных ран<sup>6</sup>.

Повреждения судами на подводных крыльях обычно образуются от острого переднего края горизонтального подводного крыла и вер-

тикальных стоек. Подводное крыло расчленяет тело человека на части (отсечение головы, ампутация конечностей). От вертикальных стоек могут быть повреждения в виде разрывов, переломов костей и пр. В специальной литературе есть рекомендация по фиксации позы трупа на дне водоёма. С нашей точки зрения, поза трупа в таких случаях не несёт полезную для расследования информацию, так как поза трупа может меняться в зависимости от многих объективных факторов после утопления.

При осмотре транспорта и местности, где произошло столкновение, посадка на мель с повреждением днища и выбросом содержимого нефтеналивного судна (танкера) – нефти, бензина, керосина и других жидкостей, от которых происходит загрязнение водной поверхности, прибрежной растительности, необходимо увеличить границы осмотра и совместно со специалистами зафиксировать в протоколе обстановку, изъять пробы в целях возможного расследования ущерба, нанесённого экологии региона.

Осмотр производится с помощью транспорта на воде или вертолёта с воздуха. Фиксация разлива может быть не только на схеме, которую составляет следователь, но и на карте местности, с обязательным фотографированием.

Второй вариант осмотра – служебное расследование идёт параллельно со следственным осмотром. Этот вариант сочетает первый и третий, т.е. первоначально следователь получает устную информацию от инспектора, знакомится с полученными документами, а затем приступает к осмотру. Следователь начинает осмотр с тех объектов, которые не осматривались инспектором по безопасности судоходства, а по окончании может осмотреть объекты, которые были осмотрены инспектором. Следователь не должен мешать инспектору проводить осмотр. Их взаимоотношения должны быть основаны на точном соблюдении уголовно-процессуального закона. Безусловно, инициатива, руководство, оценка служебного расследования о причине происшествия и виновности конкретных лиц, юридическая оценка происшествия входит в полномочия следвателя, проводящего следственное действие.

Третий вариант осмотра места события – когда до выхода на место происшествия проведено служебное расследование – требует тщательного ознакомления с многочисленными актами, протоколами, выписками, заключениями и т.д.

После ознакомления с результатами служебного расследования необходимо выяснить, сохранилась ли первоначальная обстановка



места происшествия, какие изменения были внесены в результате служебного осмотра, какой ремонт был произведён на судне, какие механизмы или аппаратура были заменены. Однако какими бы ни были результаты служебного расследования, следователь не должен их безоговорочно принимать, должен провести полный следственный осмотр, сопоставляя результаты служебного расследования с выявленными им самим.

Первоначально рекомендуется тщательно изучить заключение судовой инспекции, после чего изучаются схемы и фотографии мест повреждений судна, плота, отдельных участков судна, приборов, элементов оборудования, следов на поверхности гидротехнического сооружения, размещения груза, акты водолазных осмотров, результатов траления, контрольных промеров глубин – словом, схемы и фотографии места транспортного происшествия.

Проверка информации в документах практически является непосредственным восприятием обстановки на месте происшествия, различных следов, обнаруженных на корпусе транспорта, береговых гидротехнических и сигнальных сооружений, после чего следователем составляется протокол осмотра.

Если суда после столкновения ушли с места события, то возможно составляется два или несколько протоколов. Общие принципы составления протокола достаточно полно даны в методической литературе, специфика отражена в работе Г.Б.Карновича<sup>7</sup>.

Протокол осмотра места происшествия по уголовным, делам, связанным с речным транспортом, отличается сложностью и многоплановостью. Характерно описание участка водного пути, и обстановки, и самых различных объектов, участвующих в аварии, отсюда рекомендуется последовательность, т.е. целесообразно закончить описание места события, а затем описать объекты. В протоколе не должно быть сведений, полученных из рассуждений участников (со слов), в том числе и выводов специалистов. При затруднении описания объектов, где есть наименования, которые следователь не знает, необходимо обратиться к специалисту, используя специфическую терминологию, принятую на речном транспорте.

К протоколам осмотра любых объектов прилагаются фототаблицы, схемы, планы, чертежи, лоцманские карты (выкопировки) с указателями навигационного оборудования судового хода. К каждому приложению даются пояснения, надписи под фотоснимками: что, где, как сфотографировано. В протоколе подробно – с указанием формы, размеров, цвета – описываются обнаруженные следы, да-

ется их схематическая зарисовка и локализация (по горизонтали и вертикали) на поверхности корпуса судна или его части.

При составлении плана или схемы необходимо пользоваться условными обозначениями и знаками, принятыми в криминалистике и на речном транспорте. При изготовлении планов и схем необходимо руководствоваться рекомендациями криминалистики<sup>8</sup>. Следует учесть, что для составления плана необходимы: компас, визирная линейка, миллиметровая бумага, рулетка, транспортир, планшет, штангенциркуль и др.

Место происшествия обязательно фотографируется по правилам судебной фотографии, очень полезно произвести видеозапись или киносъёмку с синхронной звукозаписью. Как правило, используются различные поисковые приборы: тралы, магнитный искатель-подъёмник, а на небольшой глубине (не более 1,5 м) металлоискатель. Для осмотра документов могут быть использованы ультрафиолетовый осветитель или другой электронно-оптический преобразователь, лупы различного увеличения. Используются научно-технические средства, предоставляемые следователю – следственный чемодан, в необходимых случаях – чемодан прокурора-криминалиста.

Для более квалифицированного осмотра места происшествия водно-транспортной милиции желательно иметь выездную криминалистическую лабораторию на основе катера или другого судна, где бы была сосредоточена специальная техника.

В заключительной части протокола осмотра места происшествия необходимо отразить, каковы состояние освещения и погодные условия, какие конкретно изъяты вещественные доказательства, каким образом упакованы, какая техника была применена, какие изготовлены приложения к протоколу, на скольких страницах, сколько фототаблиц и фотоснимков. Причём данные, содержащиеся в приложениях, не должны противоречить содержанию протокола. При применении видеозаписи в протоколе указываются: фамилия, должность лица, осуществляющего видеозапись, технические данные (марка видеомagneитофона, тип и ширина магнитной ленты, а для звукозаписи, кроме сказанного, скорость её продвижения)<sup>9</sup>.

### *Примечания*

<sup>1</sup> О методике и тактике расследования см. подробно: Расследование аварий на речном транспорте. М., 1988. С.120.

<sup>2</sup> См. Инструкция о классификации, порядке расследования, рассмотре-

ний и учета транспортных аварийных случаев на внутренних судоходных путях РСФСР, утвержденная приказом министра речного флота от 9 апреля 1971. № 50.

<sup>3</sup> См.: Ландышев Н. Особенности осмотра места происшествия под водой // Соц. законность. № 9. 1985. С.70-72, 104-105.

<sup>4</sup> Более подробно см.: Саулевич Э. Следственный осмотр по делам об авариях на речном транспорте // Соц. законность. № 2. 1984. С. 30-31.

<sup>5</sup> Подробно см.: Захаров С.Н. Водно-транспортные преступления: исследование и предупреждение. М., 1987. С.23-28.

<sup>6</sup> См.: Лукаш А.А. О повреждении гребными винтами кораблей. // Судебно-медицинская экспертиза. 1959. № 4. С. 56.

<sup>7</sup> См.: Карнович Г.Б. Расследование аварий на водном транспорте. М., 1968. С.120.

<sup>8</sup> См.: Леви А.А. Научно-технические средства в уголовном судопроизводстве. М., 1981. С.104-105. Справочник следователя / Практическая криминалистика: следственные действия / Вып. 1. М., 1990. С.17-20.

<sup>9</sup> Более подробно см.: Осмотр места происшествия / Справочник следователя / М., 1979. С.22-90. Марков В.А. Тактика осмотра места происшествия. Самара, 1997. С.20-23.

*Н.Е.Петрова\**

## **ФОРМЫ РЕАЛИЗАЦИИ НЕОФИЦИАЛЬНОГО ОБВИНЕНИЯ В ЗАРУБЕЖНЫХ ПРАВОВЫХ СИСТЕМАХ**

Текущая реформа уголовно-процессуального законодательства последовательно проводит идею расширения частных начал в уголовном процессе России. Характерным примером в этом отношении является преобразование форм обвинения. Федеральный закон «О внесении изменений и дополнений в Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» от 7 августа 2000 года № 119-ФЗ восстановил в российском уголовном процессе фигуру частного обвинителя. Это нововведение получило развитие и в новом Уголовно-процессуальном

---

\* © Петрова Н.Е., 2002