
Руководитель Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СКР Алексей Александров: "Сохранение человеческих жизней - главная цель расследования транспортных происшествий" - интервью ИА "Интерфакс-Сибирь"

- Алексей Анатольевич, давайте начнем с темы авиaproисшествий в аэропорту Барнаула. Как идет расследование уголовных дел, возбужденных по фактам неисправности трапа, с которого упали люди, а также возгорания стойки шасси при посадке самолета?

- Что касается дела о трапе, то напомним, что 12 февраля текущего года при посадке в аэропорту Барнаула в самолет А-320, вылетавший в Москву, шесть пассажиров упали с трехметровой высоты на бетонный перрон, получив телесные повреждения различной степени тяжести. Установлено, что это произошло из-за разрушения шарнирных узлов (кронштейна) верхней переходной площадки механической лестницы. Причиной разрушения явилась коррозия, возникшая из-за неудовлетворительного техобслуживания трапа.

Первоначально дело было возбуждено по ч.1 ст.238 УК РФ по факту ненадлежащего оказания услуг, однако затем переквалифицировано на ч.1 ст.266 УК РФ - выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за их техническое состояние, если эти действия повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью. Обвинение предъявлено начальнику службы спецтранспорта аэропорта. Следствие считает, что он не организовал на системной основе выявление факторов риска. Иными словами, хотя техника, в том числе трапы, осматривались и проверялись, но делалось это поверхностно. Поврежденный трап был старым, и специалисты говорят, что при должной внимательности можно было выявить неисправности. Уголовное дело направлено в суд.

Теперь о так называемой "жесткой посадке" в Барнауле самолета Boeing 767-300, летевшего из Вьетнама, 25 сентября уходящего года. Я бы вообще отметил, что в год мы проводим, пожалуй, сотни проверок. Взлетел самолет, треснуло стекло, вернулся. Взлетел, столкнулся с птицей или датчик какой-то неисправности сработал, вернулся. Такие ситуации нередки. Даже отказы двигателя - хотя обывателю кажется, что это ЧП, но специалисты говорят, что отказ одного из двигателей - это практически штатная ситуация, это все отработано. Уголовные дела единичны, они возбуждаются по фактам инцидентов, заканчивающихся трагедиями (гибелью или травмированием людей), нанесением крупного ущерба. По вертолетам, по самолетам можно сказать, что техника очень сложная, но в то же время безопасная, по сравнению, например, с автотранспортом.

Так вот, посадка на самом деле прошла в штатном режиме. Как сказал на месте специалист, она была практически идеальной - самолет как "блинчик" на воду лег и покатился. Однако во время пробега по ВПП и торможения заклинило тормозной барабан основной стойки шасси, тормозной барабан разрушился и пневматику заблокировало. Хотел бы отметить, что пожара при посадке не было - возникло сильное искрение при трении

металла о металл, потекла тормозная жидкость, и возникло задымление. Показалось, что это было открытое пламя, но его не было. Шина шасси, кстати, была исправна. Проблема была именно в тормозной системе. Установлено, что часть тормозной системы была заменена во Вьетнаме, полностью блок. Детали сертифицированные, не контрафактные, но вместе с тем имело место происшествие.

Расследование уголовного дела, возбужденного по ч.1 ст.263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации авиатранспорта) продолжается, проводятся экспертизы, параллельно проводит расследование комиссия Росавиации. Уточню, что в данном случае следствие изучает обстоятельства, при которых получили травмы 64 человека.

Мы исследовали действия экипажа, стюардесс - они действовали четко в рамках инструкции. Трапы надувные мы изъяли, проводятся экспертизы, но можно сказать, что травмы получили пассажиры на каждом из этих трапов. Понятно, что возникла давка, но, с другой стороны, за несколько секунд было эвакуировано три сотни людей. Специалисты говорят: в момент, когда самолет вот-вот загорится или взорвется, что лучше: остаться в самолете или сломать ногу? Пока о нарушениях в чьих-либо действиях мы не можем говорить, но расследование продолжается. Окончательные выводы будут сделаны по результатам экспертиз.

- Как идет расследование уголовного дела о крушениях вертолетов в Игарке в ноябре 2015 года, в котором погибли 13 человек?

- К настоящему времени выполнен большой объем следственных действий. Установлено, что 26 ноября 2015 года вертолет Ми-8, принадлежащий ООО "Авиакомпания "Турухан", перевозивший 22 человека по маршруту Игарка - Красноселькуп, вылетел из Игарки. На второй минуте полета на высоте 140 м над уровнем моря у вертолета развился правый крен, около 10:58 по местному времени он упал на лед Енисея со скоростью 270 км/ч в 2,1 км южнее аэропорта вылета.

В результате крушения воздушное судно получило значительные механические повреждения, 10 пассажиров и три члена экипажа погибли, 12 пассажирам причинены телесные повреждения различной степени тяжести. Однако в ходе расследования, в том числе проведенного специалистами МАК, не установлена достоверно причина, почему это произошло. Это уголовное дело представляет особую сложность в расследовании, так как приходится исследовать буквально каждую деталь вертолета и анализировать большое количество технической документации.

По материалам расследования МАК возможной причиной авиационного происшествия стала потеря управляемости, связанная с падением давления в основной гидросистеме ниже нижней границы рабочего диапазона без переключения на дублирующую гидросистему. Вероятнее всего, считают эксперты МАК, переключение на дублирующую гидросистему не произошло из-за того, что под действием внешних сил гидроусилители "подавливали" рабочую гидрожидкость и не давали падать давлению в магистралях питания соответствующих систем. Падение давления в основной гидросистеме, наиболее вероятно, произошло в результате отказа автомата разгрузки ГА-77В.

- Алексей Анатольевич, следует ли, на ваш взгляд, вводить дополнительное регулирование малой авиации? Создается впечатление, что аппаратов такого рода становится все больше.

- Есть определенные сложности в нормативном регулировании для легкомоторной авиации - для аппаратов массой до 100 кг, так называемых автожиров. В Западной Сибири такой техники немного, всего несколько экземпляров, все они не зарегистрированы. Это необязательно самодельные аппараты, есть и автожиры промышленного производства. По большому счету, их эксплуатация может нести угрозу.

В целом, я за то, чтобы все было максимально прописано, но все предусмотреть, по-видимому, невозможно. Еще одна проблема - старый парк, многим самолетам в малой авиации по 20-30 лет.

Однако некоторые вещи предусмотреть все-таки необходимо, на наш взгляд.

В 2019 году проведен анализ сообщений о происшествиях с воздушными судами, пилоты которых не имели права на управление ими, о числе погибших и пострадавших. По результатам проведенного анализа в Следственный комитет России направлены предложения о внесении изменений в действующее законодательство.

Например, установлено, что разбившимся в апреле 2018 года в Хакасии самолетом КР-2 USOVA управлял пилот, который летного образования и свидетельство пилота не имел. Годом ранее на этом же самолете тот же пилот совершил жесткую посадку в Красноярском крае, был привлечен к административной ответственности, оштрафован, но самолет остался у него в пользовании и он продолжал на нем летать, хотя документов на право управления воздушным судном так и не получил. В итоге 21 апреля 2018 года самолет упал в реку Абакан, пилот и пассажир погибли.

Этой авиакатастрофы можно было избежать в случае изъятия воздушного судна у пилота при привлечении его к административной ответственности по ч. 4 ст. 11.5 КоАП РФ, но санкция данной статьи это не предусматривает.

- А какова ситуация с обеспечением безопасности на других видах транспорта - железнодорожном и водном? Растет ли число происшествий, возбужденных и расследуемых уголовных дел?

- На водном транспорте ситуация в целом благополучная, судовладельцами обеспечиваются необходимые безопасные условия для перевозки пассажиров, если не брать во внимание наиболее вопиющие единичные случаи нарушений установленных требований к данному виду деятельности, по которым возбуждались уголовные дела.

Одним из примеров является уголовное дело, возбужденное 21 июля 2019 года Барнаульским следственным отделом на транспорте Западно-Сибирского СУТ СКР по факту столкновения маломерного судна PURSUIT-2150 с аппарельной баржей-площадкой БР-60-117 в акватории озера Телецкое в Республике Алтай. В результате столкновения четверем пассажирам был причинен вред здоровью различной степени тяжести.

Установлено, хпј судоводитель нарушил правила пользования водными объектами Республики Алтай для плавания на маломерных судах. Судоводитель находился в состоянии алкогольного опьянения, перевозка осуществлялась при неблагоприятных погодных условиях (в тумане), он не имел соответствующей лицензии и не обеспечил всех пассажиров спасательными жилетами.

По результатам расследования ему предъявлено обвинение по ч.1.2. ст.263 УК РФ (нарушение правил безопасности и эксплуатации внутреннего водного транспорта лицом, находившимся в состоянии опьянения), уголовное дело направлено в суд.

Продолжается расследование уголовного дела по факту столкновения 10 сентября танкера ТН-661 и катера с самоходным понтоном на Енисее в Туруханском районе Красноярского края. В момент столкновения в катере находились три человека, один из которых не смог эвакуироваться с тонущего судна, он числится пропавшим без вести.

Сложнее обстоит ситуация с обеспечением безопасности людей на железной дороге. Статистика ужасающая: за 11 месяцев 2019 года в Западно-Сибирском СУ на транспорте СКР зарегистрировано 222 сообщения о травмировании граждан на Красноярской и Западно-Сибирской железных дорогах, из которых 116 со смертельным исходом. За 2018 год зарегистрировано 258 сообщений, из которых со смертельным исходом - 168. В большинстве случаев причинами стали неосторожные действия самих пострадавших, уголовные дела по данным фактам не возбуждались.

Вместе с тем, с начала года возбуждено девять уголовных дел о преступлениях, совершенных на объектах железнодорожного транспорта по фактам травмирования несовершеннолетних либо авариям и катастрофам на железнодорожном транспорте. Годом ранее их было семь.

В принципе, в этом году сделано довольно много для профилактики так называемого непроизводственного травматизма. Создана совместная группа СКР и РЖД, председательствуют там зампред СКР и замруководителя РЖД, есть аналогичная комиссия в Западной Сибири.

Проводится совместная работа по выявлению участков с наибольшим травматизмом. У нас есть участки с наибольшей частотой травмирования - до шести человек в год. Дальше мы все вместе думаем, какие меры следует принять. Скажем, можно ли сделать там переход, если его нет. А если переход есть, думаем, почему люди идут не по переходу, а по "народным тропам".

И мы, и железная дорога в этом участвуем, а также представители Минтранса, психологи. Думаю, что результат работы (которой не было раньше) будет в ближайшее время. Плюс есть инновационные площадки железной дороги на базе технопарков. Одна из первых открыта в новосибирском Академгородке. Мы привлекаем научное сообщество с целью придумать что-то действенное. Например, переходит человек пути, а его изображение возникает на большом экране - звучит гудок поезда, испуганное лицо и так далее. Дальше варианты - обозначать на семафорах время до переключения. Также предлагается разработать систему для машиниста, предупреждающую о людях на пути. Но здесь надо понимать, что большой состав имеет тормозной путь от 600 до 800 с небольшим метров. Однако, даже увидев за 500 метров человека, всегда ли оправданно начинать тормозить? Все здравомыслящие люди полагают, что если человек стоит на пути и к нему приближается поезд, он должен уйти.

Кроме того, наше следственное управление предлагает, чтобы в детских садах и школах в рамках госпрограммы по безопасности дорожного движения проводились и мероприятия по безопасности на железной дороге. Пока на государственном уровне такого нет. Даже если дети учатся там, где в принципе нет железной дороги, они, приехав, в большой город, будут знать, как себя вести. Здесь ничего другого, кроме разъяснительной работы и повышения уровня правосознания, придумать трудно.

Есть и проблема, что люди идут в наушниках и не слышат приближающегося поезда - так вот, есть приложения, которые гасят все в телефоне при приближении поезда. Или в телефоне может выпадать "окно", что приближается поезд и так далее.

- Обращает на себя внимание большое число коррупционных преступлений, связанных с железной дорогой. Действительно ли их стало больше? Можно ли говорить о какой-то системной проблеме?

- Расследование коррупционных преступлений является одним из приоритетных направлений в деятельности Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СКР.

В последние годы отмечается рост количества уголовных дел, возбужденных в отношении должностных лиц АО "РЖД" по фактам совершения коррупционных преступлений. В ряде случаев должностные лица Западно-Сибирской железной дороги привлекались к уголовной ответственности за получения взяток от участников экономической деятельности за предоставление им ряда преимуществ. Не секрет, что предприниматели зачастую не обращаются в правоохранительные органы за защитой своих прав, так как опасаются неблагоприятных последствий для бизнеса в случае обращения в правоохранительные органы. Однако опасаться подобных последствий не нужно, поскольку на неправомерные действия должностных лиц реагируют не только правоохранительные органы, но и руководство АО "РЖД".

Отмечу, что с начала года в суд направлены уголовные дела о коррупционных преступлениях, совершенных не только представителями РЖД. В этом числе и депутаты представительного органа субъекта РФ, таможенники, сотрудники Минобрнауки и Минтранса России, государственных, муниципальных учреждений и предприятий.

Западно-Сибирское СУТ СКР расследует уголовные дела не только в сфере безопасности движения на объектах транспортной инфраструктуры, но и в сфере охраны окружающей среды (незаконные добыча, перевозка и продажа особо ценных водных биологических ресурсов, принадлежащих к видам, занесенным в Красную книгу Российской Федерации, контрабанда стратегически важных ресурсов), лесопользования.

Источник:

<https://www.interfax-russia.ru/siberia/exclusives/rukovoditel-zapadno-sibirskogo-sledstvennogo-upravleniya-na-transporte-skr-b-aleksey-aleksandrov-b-sohranenie-chelovecheskih-zhizney-glavnaya-cel-rassledovaniya-transportnyh-proisshestviy>

24 Декабря 2019

Адрес страницы: <https://zapsib-sut.sledcom.ru/press/Intervju/item/1488471>