

深圳“5.8”空难事故的法医学鉴定

陈林 邱光烈 葛振奎(深圳市公安局, 广东 518172)

摘要 报道了1997年5月8日深圳黄田机场发生的重庆至深圳B-2928号客机降落时撞击地面起火爆炸,造成35人死亡和37人受伤的空难事故,对遇难者的死亡时间、损伤情况、死亡原因、事故原因和个人识别进行了分析,并对处理类似重大事故的法医学鉴定程序进行了探讨。

关键词 空难事故 遇难者 死因 个人识别

1997年5月8日21时35分,某航空公司一架波音737客机执行重庆至深圳B-2928航班任务,在深圳黄田机场降落时因操作不当,撞击地面,飞机被折断成三节,中间及机翼部分因飞机油箱爆炸而发生大火燃烧,机上65名乘客和9名机组人员中有35名死亡、37名受伤。为了配合调查组查明客机失事原因,确定遇难者死因及个人识别,为善后处理提供依据,深圳市法医与公安部专家一起,对此次空难事故进行了法医学鉴定,现报道如下。

1 现场勘验

接报后法医及技术员相继赶到现场,现场内消防人员正在灭火,救护人员正将伤者送往市内各大医院,待灭火完毕,检查无生还者后,法医及技术员分组负责勘验,首先确定中心现场,清点尸体、编号、在原位拍照录像、收集遗物,初步检验尸体、记录衣着、体貌特征、遗物情况等;然后将尸体连其遗物用担架抬到机场跑道上,分别包裹装入塑料袋,由殡葬人员送往殡仪馆,以备进一步检验。

现场勘验发现事故现场位于机场跑道旁的草坪上,范围约1km×0.5km,客机从机体机翼附近折断并分裂成数块,中心现场位于机头与机尾之间,散落尸体22具,并确定了机翼擦痕,机体落地撞击点和爆炸点。

2 尸体检验及结果

对35具(包括医院中死亡的13具)尸体进行复验,内容包括尸体衣着、体表佩戴物、口袋内容物、尸体附着物或嵌入物、遗物特征、体貌特征和损伤情况等,详尽记录拍照,并填写“遇难者识别表”,以便确定遇难者的性别、年龄、身份、损伤程度、死亡原因和死亡时间。检验结果如下。

2.1 遇难者统计

35名遇难者中,男性20人,女性15人,其中泰国籍21人、香港同胞1人、国内乘客11人、机组人员2人;遇难者中年龄最大的65岁,最小的2岁。

2.2 损伤情况及死亡原因

35名遇难者的损伤分布广泛,均为复合性损伤,主要有烧伤、爆炸伤、撞击伤及挤压伤,以大面积烧伤为主,损伤符合一次性形成,未检见人为形成的损伤(如砍、切、刺创及枪弹创),也无发现出事前已死亡的情况。死亡原因以烧伤为主,占60%、颅脑损伤占31.4%,多发性损伤致创伤性休克占8.6%。对2名机组人员尸体剖验及病理检查未发现有致命性疾病、酒精等毒化检验结果为阴性。对18具高度烧焦无法辨别面容的尸体还取其血液测定血型。

2.3 个人识别

本例遇难的尸体,经过6天的检验、识别、查证,全部得到了准确的辨认。主要依据遇难者的体貌特征、衣着情况、遗物特征、牙齿和血型等进行鉴别,其中依据体貌特征鉴别的有16人,占45.7%,依据遗物(包括衣着、证件、体表佩戴物等)鉴别的12人,占34.3%,余为依据牙齿和血型鉴别的7人,占20%。

3 讨论

3.1 死亡时间的确定

确定遇难者死亡时间在保险赔偿和遗产继承方面有着重要意义,主要依据航空公司提供的有关资料和对现场目击者及最先赶到现场的救护人员的调查、走访,确定空难事故的发生时间。本例空难事故发生在21时35分、现场遇难者手表停止时间21时35分40秒为证,检验结果无致死疾病和事故前死亡情况,从而确定22名遇难者的死亡时间为21时35分,另13名是救治过程中死亡的,存活时间为事故后1~10小时不等。

3.2 损伤与死因

遇难者损伤类型及死亡原因,对查明事故原因有重要意义。资料表明,飞机失事遇难者的损伤类型及死亡原因有三类,即钝性损伤(如高坠伤、碰撞伤和挤压伤)、烧伤、热与化学性吸入损伤^[1],其中机械性损伤类型以骨折和内脏破裂居多。贾明春等^[2]比较国内5例飞机失事的情况,反映出不同的失事原因及失事时飞

机的状态导致不同的死亡原因。陈仲芝等^[3]报道 1983 年 B-202 号客机空中机舱着火后迫降广州机场致 25 人死亡,除 9 人机械性损伤外,其余为烧伤和化学性物质吸入损伤。侯福庆等^[4]报道 1994 年图-2303 号客机在陕西省西安市东南 30KM 处坠毁,机上 160 人均死于高坠及碰撞伤。而本例检验发现,在损伤死因方面与上述相比有所不同,遇难者主要表现为烧伤,撞击伤和挤压伤,21 人因不同程度的大面积烧伤而死亡,11 人因碰撞引起颅脑损伤而死亡,2 人因飞机安全带挤压切割作用将大腿从根部离断而死亡。检验未发现有人为因素形成的损伤,现场勘验确定了飞机机翼擦痕,落地撞击点及爆炸点,遇难者多数位于机翼附近,机头及机尾乘客和机组人员仅有受伤,因此,可推断飞机是在降落过程中因操作不当撞击地面爆炸起火而引起的空难事故。

3.3 个人识别

空难事故损伤死亡多,损伤类型复杂,尸体毁损严重,有的面目全非,有的尸骨不全,有的未留下任何遗物,而个人识别又涉及空难原因分析,善后处理及境内外影响,必须高度重视,快速、准确无误地进行识别。识别主要根据现场勘验及尸体检验结果进行,不同的空难原因,识别方法不尽相同,不同国家有所侧重,如美国以指纹为主,英国以牙齿为主,因我国没有完整的牙齿、指纹档案,因此在我国主要依据体表特征,衣着及遗物结合指纹、牙齿和血型进行鉴别。本例鉴定的具体方法是将检验时记载的“遇难者识别表”与遇难者家属填写的“遇难者调查表”及生前照片和航空公司提供的资料进行综合辨认。

4 法医学鉴定程序

通过“5.8”空难事故的法医学鉴定和借鉴国内外空难事故鉴定方法,我们在检验鉴定方面积累了一些经验,对处理类似的重大事故,其鉴定可按如下程序进行:

(上接第 219 页)有蛛网膜下腔出血,未做毒物分析和全面尸体检查就草率定论,应综合分析推断死因。

(4)在尸检中遇有四肢强直性抽搐,应与麻桑、土的宁中毒等鉴别,同时亦应与癫痫持续状态鉴别。

(5)毒鼠强不易挥发,难溶于水,在正常条件下经呼吸道和皮肤吸收中毒的可能性不大,进入机体的途径是消化道。该药且有二次中毒的特点,人吃了中毒死亡的狗、鸡等动物也可以发生中毒,在检案中应引起注意。

(6)本文 11 例均属投毒杀人案例,其中 3 例投入

(1)一旦发生空难事故,应立即组成有法医参加的现场勘验组。法医学鉴定的主要内容是确定死亡时间,损伤情况和死因、个人识别,并协助查明事故原因和处理善后事宜。

(2)法医争取尽快进入事故发生地,巡视和划定保护范围,及时了解与法医学鉴定有关的第一手资料。

(3)一旦救护与灭火工作结束,立即进行现场勘验,拍照及录像,寻找遇难者,对尸体及遗物进行编号、待检。

(4)对尸体分别拍照、录像、捺指纹、仔细检查衣着、提取遇难者的遗物装入编号的塑料袋内。

(5)进行尸体体表检查和尸体剖验,必要时提取牙齿、毛发、血液等备查。

(6)详细填写“遇难者识别表”,以备同遇难者家属或亲人填写的“遇难者调查表”及提供的照片和航空公司提供的生前资料相比对,查明遇难者身份。

(7)综合检验情况和遇难者生前资料,分别就死亡原因、死亡时间、个人识别、损伤以及死前的生理状态作出鉴定结论,对事故原因进行分析。

(8)协助各有关部门及遇难者家属处理好善后。

参考文献

- 1 salomone. Correlations of Injury, Toxicology, and Cause of Death to Galary flight 203 Crash site. J Foren Sci, 1987, (32): 1403
- 2 贾明春, 闵建雄. “10.2”客机失事遇难者的损伤鉴定及分析. 刑事技术, 1993, (5): 14
- 3 陈仲芝. 机舱内着火 3 例报告. 中国法医学杂志, 1987, 2(4): 229
- 4 侯福庆. 西安 6.6 空难的法医学鉴定. 见: 中国刑事科学技术协会首届学术研讨会论文汇编, 1996, 136-138

(收稿日期:1998-05-12)

(本文编辑:秦志强)

茶水中, 5 例投入米饭中, 1 例投入药物复方喘灵胶囊内, 2 例投入米酒中。因此, 在现场勘查时应及时提取可疑食品、饮料、药品等检材。

参考文献

- 1 消毒杀虫灭鼠手册. 第 1 版. 北京: 人民卫生出版社. 1980. 499
- 2 陈彩金. 毒鼠强中毒被误诊死亡 1 例. 法医学杂志, 1997. 13(3): 156

(收稿日期:1998-10-07 修回日期:1999-07-19)

(本文编辑:秦志强)