
ТЕМА 24

ОСОБЛИВОСТІ МЕТОДИКИ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ, СКОЄНИХ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

- § 1. Загальна криміналістична характеристика злочинів, що вчиняються на транспорті.*
- § 2. Криміналістична методика розслідування окремих видів злочинів на транспорті.*
- § 3. Загальні положення, принципи, етапи та основні напрямки і рекомендації з розслідування авіаційних подій у цивільній авіації.*
- § 4. Класифікація авіаційних подій та інцидентів.*
- § 5. Організація розслідування авіаційних подій. Дії місцевих посадових осіб до приїзду Комісії з розслідування.*
- § 6. Дії Комісії з прибуттям на місце розслідування авіаційної події.*
- § 7. Основні функції і завдання голови Комісії з розслідування авіаційної події.*
- § 8. Права і обов'язки членів Комісії та інших учасників розслідування авіаційної події.*
- § 9. Поняття авіаційної травми та їх різновиди.*
- § 10. Особливості огляду місця авіаподії і трупа (залишків трунів) при авіаційній катастрофі.*
- § 11. Вилучення речових доказів при огляді місця авіаційної події.*
- § 12. Основні питання, що вирішуються судово-медичною експертизою при авіаційній травмі.*
- § 13. Приклади із практики розслідування авіаційних подій у цивільній авіації.*

§ 1. Загальна криміналістична характеристика злочинів, що вчиняються на транспорті

Для всього транспорту України в цілому (залізничного, авіаційного, автомобільного, водного та ін.) характерні особливі види кримінально-карних діянь, які мають свою специфіку, способи скоєння та приховування. Такі обставини вимагають відповідної розробки спеціальних криміналістич-

них методів розслідування, розкриття цих злочинів та збирання доказової інформації.

Розслідування злочинів на транспорті зумовлене специфікою його роботи, величезним зосередженням матеріальних цінностей і людей, великою протяжністю транспортних артерій, цілодобовою його роботою тощо. Постійний рух поїздів, автомобілів, суден, літаків дає можливість злочинцям швидко зникати з очей або маскуватися у натовпі пасажирів. Усе це перешкоджає встановленню місця скоєння кримінального діяння і злочинців, установленню і залученню свідків, проведенню оперативно-розшукових заходів, слідчих дій тощо.

До завдань органів внутрішніх справ на транспорті віднесено цілий ряд різних завдань, основними з них є забезпечення охорони громадського порядку, здійснення розшуку кримінальних елементів, що переховуються від слідства і суду чи скоїли втечу з місць позбавлення волі або зникли безвісті, а також розслідування і розкриття злочинів та їх попередження.

Стосовно органів міліції на повітряному транспорті, то до їх завдань входять попереджування перевезень заборонених предметів і речей, умисне руйнування або пошкодження споруд, засобів зв'язку і сигналізації, а також спроби захоплення й угону літаків.

У зв'язку з цим однією з особливостей роботи відділів міліції на повітряному транспорті є їх право на особистий огляд пасажирів і багажу. Таке право передбачене ст. 73 Повітряного кодексу України, де вказано, що контроль на безпеку ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти та бортового припасу, а також особистий контроль на безпеку пасажирів і членів екіпажу повітряного судна як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях здійснюють служби авіаційної безпеки, органи внутрішніх справ і прикордонного контролю.

У разі відмови пасажира або члена екіпажу повітряного судна від проходження контролю на безпеку, а також відмови осіб пред'явити ручну поклажу, багаж, вантаж, пошту або бортові припаси для контролю на безпеку, вони до польоту чи перевезення на повітряному судні не допускаються.

Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до здавання, прийому, зберігання і перевезення на цивільних повітряних суднах, визначається нормами, правилами і процедурами Української державної програми з безпеки цивільної авіації.

Між органами внутрішніх справ на транспорті розроблені й прийняті на практиці свої зони обслуговування, що розподіляються наступним чином:

- на залізничному транспорті: весь рухомий склад, що знаходиться на коліях і залізничних станціях, усі стаціонарні об'єкти на станціях, вокзалах і перегонах, але в межах смуги відводу;

• на повітряному транспорті: повітряні судна цивільної авіації, всі організації, установи та підприємства, що розташовані в межах кордонів аеродромів і аеровокзалів.

Але всі об'єкти транспорту по лінії боротьби з економічними злочинами обслуговуються органами транспортної міліції незалежно від місця їх знаходження.

Особливе значення в розслідуванні, розкритті і попередженні злочинів має добре налагоджена організація взаємодії між органами транспортної прокуратури, підрозділами транспортної міліції, територіальними органами внутрішніх справ, воєнізованою охороною, а також з пасажирською і вантажною службами управлінь і відділень залізниць й аеропортів. Така взаємодія може мати різні форми, а саме:

- 1) взаємна інформація про оперативну обстановку на дільниці або об'єкті, що обслуговується;
- 2) інформування про осіб, які можуть з'явитись на транспорті з метою скоєння злочину;
- 3) проведення спільних заходів, направлених на попередження кримінальних діянь;
- 4) виявлення осіб без певного місця проживання і роду занять;
- 5) розшук злочинців;
- 6) спільна перевірка вантажних поїздів, що прибувають на вантажні станції;
- 7) спільна перевірка стану зберігання вантажу в пакгаузах, складах та на контейнерних майданчиках;
- 8) перевірка правильності завантаження і вивантаження;
- 9) дотримання пропускового режиму;
- 10) розгляд матеріалів службових розслідувань за фактами зникнення багажу та ін.

Серед осіб, які можуть скоїти злочин на транспорті, виділяють три категорії.

Перша категорія – це працівники транспорту, які мають доступ до вантажу, а саме: члени локомотивних бригад, провідники, співробітники воєнізованої охорони, складачі поїздів, оглядачі вагонів, стропальники, прийомоздавачі, вантажники та ін.

Друга категорія – це місцеві жителі, які мешкають поблизу об'єктів транспорту. Для цієї категорії характерні такі злочини як крадіжки речей у пасажирів на вокзалах, грабежі й розбої в приміських поїздах і в смузі відводу, а також крадіжки вантажів із рухомого залізничного транспорту, в товарних і відстойних парках та на контейнерних майданчиках.

Третя категорія – це злочинці, до яких належать «гастролери», особи без постійного місця проживання і роботи, а також засуджені втікачі з місць позбавлення волі. Під час пересування на транспорті вони часто можуть скоювати крадіжки, грабежі і розбої на станціях, аеровокзалах і набережних, а такі злочини як згвалтування та вбивства – у відстійниках моторовагонних парків і на перегонах. Ефективність розслідування злочинів, скоєних на транспорті, визначається, по-перше, тим, наскільки слідчий знає специфіку і особливості своєї роботи; по-друге, чи знає способи скоєння злочинів, що характерні для умов транспорту; по-третє, наскільки своєчасно і тактично правильно проводить він слідчі дії з використанням допомоги спеціалістів, співробітників дізнання транспортних і територіальних органів внутрішніх справ.

Одним із факторів, що визначає організацію тактики й методики розслідування злочинів, які відбуваються на об'єктах транспорту, є розбіжність у більшості випадків місця злочину з місцем його виявлення. Проведення розслідування в таких випадках стає трудомістким і потребує значно більше додаткового часу.

В умовах транспорту особливе значення має фактор часу. Кримінальні елементи використовують транспорт не тільки для скоєння злочинів, але й для швидкого приховання слідів та виїзду в безпечне для них місце.

Тому для успішного розслідування кримінальних діянь, проведення невідкладних слідчих дій, розкриття злочину по «гарячих слідах» необхідно без зволікання отримати всю необхідну інформацію про ці злочинні діяння. Встановлення часу скоєння злочину дозволить визначити місце події, оскільки по ряду категорій транспортних злочинів час їх скоєння не збігається з часом виявлення місця злочину. Це характерно для випадків, коли злочинні дії відбуваються на перегоні або на шляху проїзду транспорту. Встановлення часу скоєння злочину і його місця дозволить пізніше розгорнути роботу по встановленню осіб, які були причетні до нього.

До особливостей розслідування злочинів на транспорті відносять обов'язкове використання спеціальних знань експертів-криміналістів, судмедекспертів, а також за необхідності – інших спеціалістів із різних галузей знань.

Під час провадження слідчих дій ефективним може бути застосування криміналістичних обліків і особливо фотоальбомів, відеотек, слідотек, які заводяться на злодіїв-гастролерів і шахраїв, а також впровадження інформаційно-пошукової системи, телебачення та інших спеціальних технічних засобів.

Найбільш розповсюдженими злочинами на транспорті є розкрадання вантажів, крадіжки речей у пасажирів, шахрайство, хабарництво, наїзди рухомого складу, пошкодження конструкцій уздовж полотна і шляхів сполучення, а також злочинні порушення правил безпеки руху і експлуатації транспорту, що спричинили аварію поїзда; умисне руйнування або пошкодження

споруд, рухомого складу, суден, засобів зв'язку і сигналізації; блокування транспортних комунікацій шляхом відключення енергопостачання; захоплення або угон повітряного судна та ін.

Злочини проти особи – хуліганство, розбійні напади і грабежі – відбуваються найчастіше у вечірній та нічний час на станціях, аеровокзалах, перегонах, на платформах, в електропоїздах і лісопосадках уздовж залізниці. Ці кримінально-карні діяння, як правило, чинять особи молодого віку і в групі. Вони використовують транспорт як для скоєння злочину, так і для швидкого зникнення з місця події. Розслідування злочинів цієї категорії не мають особливої специфіки, тому всі провадження справ по них проводяться загальноприйнятою методикою.

§2. Криміналістична методика розслідування окремих видів злочинів на транспорті

До найбільш розповсюджених злочинів на транспорті належать *розкрадання*. В основному розкрадання здійснюються при перевезенні товарів широкого вжитку та при розкомплектуванні різних машин і устаткування, чим спричиняється значна матеріальна шкода. Розкрадання під час перевезення річковим, морським та повітряним транспортом має не тільки свою специфіку скоєння злочину, а й взагалі ускладнює його скоєння саме своїми особливими умовами праці, тоді як на залізниці злочинці використовують саме фактор руху для здійснення своїх кримінальних діянь та їх приховання.

Розкрадання, що здійснюються на транспорті, поділяються на дві групи. *Перша група* – це розкрадання шляхом виготовлення фіктивних документів з повною або частковою підробкою на перевезення вантажу.

До цієї групи розкрадань в основному вдаються працівники клієнтських організацій і транспорту, тобто, які мають відношення до обробки супровідних документів. Такі розкрадання здійснюються шляхом складання фіктивних комерційних актів на неіснуючу недостачу і псування вантажу; шляхом приховання надлишків, виявлених при розвантаженні; шляхом заниження або завищення ваги вагону; шляхом внесення в супровідні документи навмисних перекручених змін; роз'єднання документів і вантажу; вилучення вантажу, але в межах норм природної втрати з наступною відміткою в документах про неіснуючу недостачу та ін.

До другої групи відносять розкрадання шляхом порушення упаковки вантажу, цілісності вагонів, цистерн, контейнерів. Ці розкрадання здійснюються як працівники транспорту, так і особи, які не працюють у цій сфері. При цьому відмічається закономірність: працівники транспорту здійснюють розкра-

дання переважно на станціях і в портах з наступним маскуванням своїх слідів злочину (відновлення порушеної упаковки, підвішування пломб і закруток та ін.), в той час як особи, які не працюють на транспорті, здійснюють розкрадання на перегонах або на роз'їздах, а після здійснення розкрадання, вони не піклуються про приховання слідів злочину, внаслідок чого залишається значне число речових доказів.

Із усіх посягань на вантажі найбільш розповсюдженими на залізниці є *розкрадання з рухомого складу*. При перевезеннях найбільше страждає автомобільна, автотракторна і сільськогосподарська техніка, а також всілякі імпортні і експортні товари. Таке розкрадання не тільки завдає матеріальної шкоди, а й підриває престиж держави в міжнародній торгівлі.

Розкрадання за попередньою домовленістю і в групі нерідко вчиняють працівники транспорту, які обробляють вантажі в силу своїх службових обов'язків (слюсарі, вантажники, регулювальники швидкості вагонів та ін.). І все це найбільш характерно для залізниці, а вже потім – для повітряного і водного транспорту. Більшість розкрадань реалізуються на передаточних станціях, на станціях і в портах сортування, а також на станціях видачі вантажу. З рухомого складу найчастіше скоюють крадіжки на приймально-відправних залізничних коліях, сортувальних парках і парках формування. Нерідко вантажі розкрадаються на залізниці під час технічного і комерційного огляду рухомого складу; на повітряному транспорті – під час проведення вантажно-розвантажувальних робіт; на водному – в період розвантаження судна. При цьому злочинці ховають частину вантажу в трюмі пароплава, а потім на човнах, за домовленістю з охороною і з допомогою автоводіїв, переправляють його з території порту чи пристані в заздалегідь обумовлене місце.

Розкрадання вантажу здійснюються також шляхом зриву пломб і закруток на дверях вагонів і контейнерів, зламування бокових і стельних люків вагонів, пошкодження стін, дахів вагонів, контейнерів, просвердлюванням підлоги вагонів і стін цистерн. Розкрадання із контейнерів здійснюються як на шляху прямування так і на контейнерних майданчиках під час вантажно-розвантажувальних робіт.

Ознаки розкрадання:

- 1) відсутність вантажу або його частини;
- 2) пошкодження і відкриття тари, порушення захисного маркування вантажу;
- 3) пошкодження або відсутність пломб і закруток;
- 4) пошкодження стін, підлоги й даху вагона чи контейнера;
- 5) пошкодження спеціальних сховищ (сейфів, металевих ящиків, скринь), замикаючих пристроїв (замків, засувів, гачків);
- 6) розкомплектування техніки, що перевозиться відкрито тощо.

Перевезення вантажу на повітряному транспорті оформлюється спеціальною документацією: багажною квитанцією; квитанцією платного багажу з багажною біркою; відомістю про реєстрацію відправлення пасажирів, багажу і ручної кладі; досилочною квитанцією на багаж та багажною відомістю.

Типовими першочерговими слідчими діями і оперативно-розшуковими заходами у справах про розкрадання вантажів на транспорті будуть наступні:

- виявлення ознак розкрадання;
- слідчий огляд об'єкта, з якого було здійснено розкрадання, а також документів, що супроводжували вантаж;

- встановлення і допит осіб, що відповідальні за збереження вантажу;
- встановлення, затримання і допит підозрюваних;
- обшук затриманих і підозрюваних.

Об'єктами слідчого огляду можуть бути:

- вантаж, його тара та упаковка;
- вагон, цистерна, контейнер, із якого було здійснено розкрадання;
- транспортний засіб;
- склади, територія вантажного двору, платформи і рампи;
- залізничні колії і прилеглі до них смуги відведення;
- сліди скоєного злочину і злочинця;
- знаряддя злочину;
- супровідні документи вантажу та ін.

У процесі огляду місця злочину перед слідчим можуть виникати питання, на які він повинен прагнути (після огляду) знайти відповіді, наприклад:

• чи є ознаки, що свідчать про скоєне розкрадання (ознаки складу злочину)?

• що могло бути викрадено (який вантаж, його назва, кількість, вага, вартість, відмінні ознаки, найменування і адреса вантажоотримувача)?

• де і коли здійснене розкрадання (в організації вантажо-відправлення, на станціях відправлення, призначення, сортування, в аеропорту чи під час руху)?

• хто здійснив кримінальне діяння, яким способом і з допомогою яких знарядь?

• де знаходиться викрадений вантаж і знаряддя злочину?

• які порушення були допущені при проведенні і оформленні вантажних операцій з перевезення і збереження вантажу та інші?

Коли викрадається частина товарів із партії, то у таких випадках доцільно вилучати їх зразки. Досвід показує, хоч як всебічно були б описані деякі промислові товари, їх розшук оперативними працівниками, які не бачили подібних предметів особисто, викликає труднощі. Вилучення зразків промислових товарів і ознайомлення з ними особового складу підрозділів міліції по-

легшують виявлення речей на ринках, в комісійних магазинах та при проведенні обшуків. Вилучення зразків необхідно і для проведення товарознавчих експертиз. З метою попередження розкрадань у процесі проведення слідчих дій повинні бути виявлені причини та умови, що сприяли здійсненню цих злочинів, та заходи їх усунення і відшкодування матеріальних збитків. До причин і умов, що сприяють злочинним посяганням на вантаж, можуть бути віднесені:

- 1) незабезпеченість охорони вантажу, відсутність пропускового режиму, що виключав би доступ сторонніх осіб;
- 2) порушення порядку і правил обробки вантажів і документації в них;
- 3) відсутність огороження і належного освітлення територій станцій, аеропортів, пристаней, вантажних дворів, вантажно-розвантажних площадок;
- 4) використання для перевезення вантажу несправних вагонів і контейнерів;
- 5) порушення технологічних правил формування поїздів;
- 6) недоліки у підборі кадрів, в обов'язок яких власне входить збереження вантажів.

Велике профілактичне значення *на повітряному транспорті* мають огляди багажу пасажирів, які здійснюються з метою попередження нападів на екіпаж літака і пасажирів, вилучення зброї, легкозаймистих речовин та інших предметів, що мають кримінальне значення. Неправильно організоване обслуговування пасажирів, затримка рейсів, збільшення пасажиропотоку у період відпусток і в передсвяткові дні призводять до скупчення людей та сприяють здійсненню у них крадіжок.

На водному транспорті потребують особливої уваги віддалені пристані і пірси, набережні, що прилягають до річкових вокзалів та під'їзні шляхи, особливо при змішаних транспортних перевезеннях.

Останнім часом, широкого розповсюдження отримали крадіжки речей пасажирів із автоматичних камер схову багажу. Злочинці використовують недосконалість конструкцій замикаючих пристроїв, підглядають коди, підслуховують щиглі ручок шифраторів, враховують нарешті ту обставину, що пасажир, щоб не забути код, набирають рік свого народження чи поточний календарний рік. З метою попередження цих крадіжок заводами-виробниками удосконалюються замикаючі пристрої, замінюються шифри, встановлюються безшумні шифратори, виставляються пости із числа працівників транспорту і міліції.

Для транспорту також характерні крадіжки речей у пасажирів, що здійснюються шляхом зловживання довірою, так звані «підсадки». Злочинець, маскуючись під пасажирів, обирає жертву, підсідає до неї, заводить розмову, входить у довіру і під різноманітними приводами залишає свої речі під наглядом

пасажира. Потім, шойно отримавши на збереження довірених уже йому речей пасажира, викрадає їх і зникає.

Можуть здійснюватися крадіжки власних речей громадян і з використанням одурманюючих засобів, які підмішують потерпілому в їжу чи напої.

Кишенькові крадіжки в основному здійснюються біля квиткових кас, при посадці на поїзд, пароплав, біля торгових точок на вокзалах, на пристанях, в аеропортах, а також у сплячих чи п'яних пасажирів у залах очікування і у напівпорожніх вагонах поїздів приміського сполучення.

Шахрайство на транспорті має дві основні форми. По-перше, це обман пасажирів за допомогою гри у карти. Зустрічається він часто в поїздах дальнього сполучення і в аеропортах при нельотній погоді. Шахраї втягують довірливих громадян у гру на гроші і за допомогою крапленої колоди обдурюють їх. По-друге, цей обман здійснюється під приводом допомоги при купівлі квитків. Користуючись їх відсутністю біля каси і видаючи себе за співробітників транспорту, шахраї отримують гроші від пасажирів і знижують.

Найтяжчим злочином проти особи є **вбивство** як протиправне, навмисне позбавлення життя людини (ст. 115 Кримінального кодексу). Вбивства в умовах транспорту здійснюються із хуліганських намірів, при згвалтуванні, розбоях, а також через побутові мотиви в рухомому складі поїзда, у смузі відводу, на пристанях та у районі аеропортів. Типовою слідчою ситуацією для цього виду кримінальних діянь на транспорті є маскування під нещасний випадок, для чого злочинці або підкладають трупи під проїжджаючі поїзди і інсценують, таким чином, нещасні випадки або підкидають трупи чи їх частини в різні вагони з тим, щоб ускладнити встановлення місця злочину і особи потерпілого.

Вбивства в умовах залізничного транспорту можуть бути здійснені і шляхом скидання чи зіштовхування жертви з поїзда. До ознак, що вказують на скидання потерпілого з поїзда, відносять:

- сліди падіння на тілі з наступним його ковзанням по ґрунту (ці сліди являють собою траси, що виникли після падіння жертви з рухомого поїзду і розташовані під кутом до полотна залізниці у бік руху поїзда);
- відсутність біля трупа слідів ніг потерпілого;
- виявлення на потерпілому слідів боротьби і ушкоджень, спричинених жертві ще в поїзді;
- наявність слідів (ознак) перебування у вагоні;
- виявлення уздовж полотна залізниці предметів, що належать потерпілому та ін.

Велике значення має і висновок судово-медичного експерта про механізм створення ушкоджень та їх прижиттєве нанесення.

При виявленні трупів у поїздах необхідно уточнити час настання смерті, це потрібно для визначення ділянки дороги, де було здійснено вбивство. У свою чергу, це дозволить орієнтовно визначити найбільш вірогідне місце знаходження злочинця і звузити коло заходів по його розшуку. З цією метою повинні бути допитані працівники залізничного транспорту, які обслуговували цей поїзд. Встановлення цієї категорії свідків необхідно вести від станції, де був виявлений труп, до місця скоєння вбивства і до станції, на якій потерпілий і злочинець сіли в поїзд. На практиці відомі випадки, коли злочинці під час стрибання з поїзду, отримували ушкодження і за допомогою зверталися в медичні кімнати вокзалів. Тому потрібно перевірити по книгах реєстрації хворих, чи не звертались туди підозрювані за медичною допомогою. Але вони могли назвати вигадані прізвища, тому потрібно допитати медперсонал про прикмети осіб, які зверталися до них з пошкодженнями, що викликають підозру в їх виникненні.

У разі виявлення розчленованого трупа необхідно вжити усіх заходів по негайному встановленню відсутніх частин тіла, для цього потрібно інформувати транспортні і територіальні органи міліції, через райони обслуговування яких пройшов цей вагон.

При виявленні трупа на перегоні вживають заходів по негайному встановленню поїзда, з якого був скинутий потерпілий, організується огляд вагонів, затримуються всі підозрювані особи з метою встановлення їх причетності до вбивства. Одяг затриманих оглядається з метою виявлення на ньому слідів боротьби, опору і крові. За наявності достатніх даних після порушення кримінальної справи проводиться освідування, особистий обшук з метою виявлення знаряддя злочину, вкрадених у потерпілого грошей, цінностей, документів та інших предметів, що стосуються до справи. Специфіка роботи транспорту потребує негайного встановлення і допиту свідка. У його пам'яті можуть зберігатися незначні, на його погляд, обставини, а насправді при розкритті злочину, вони можуть мати найбільше значення. Нерідко доводиться допитувати велике коло осіб, щоб по їх неповних і уривчастих свідченнях встановити обставини злочину. Так, у випадку вбивства провідника вантажу, треба допитати по маршруту руху вагона всіх осіб, причетних до обробки цього поїзда. Ці допити допоможуть встановити, на яких зупинках провідника бачили живим; чи не їхав у вагоні з ним ще хто-небудь; якщо їхав, то на якій станції ця людина сіла і на якій вийшла; після якої станції працівники транспорту вже не бачили провідника; чи був зачинений на замок вагон та ін. Звичайно, жоден свідок не в змозі відповісти на всі запитання. Але усі допитані за окремими моментами у своїй сумі можуть дати необхідні дані для встановлення і розшуку вбивці.

Необхідно відмітити, що із загального числа кримінальних справ, значну групу складають справи з розслідування наїздів рухомого складу поїздів на

людей. У процесі розслідування повинні бути ретельно вивчені всі обставини, при яких загинула людина, а при наявності вини працівників транспорту в наїзді на потерпілого, встановити причини нещасного випадку. При наїзді рухомого складу на людину смерть настає у результаті удару в нього частинами рухомого транспорту з наступним відкиданням тіла у бік або його волочіння на деяку відстань, якщо одяг жертви зачепився за виступаючі частини поїзда. Але частіше всього людина гине після переїзду її тіла колесами рухомого складу поїзда.

За ушкодженнями на тілі трупа, виявленими в процесі огляду, можна уявити картину події. Послідовність проведення слідчих дій буде такою: огляд трупа і місця його виявлення; огляд рухомого складу поїзда, конструкцій, що розташовані уздовж полотна залізниці, об які міг ударитися потерпілий; допит членів локомотивних бригад, працівників транспорту, які обслуговують ділянку шляху, на якому був знайдений труп; допит інших осіб, які можуть внести ясність в обставини факту, що розслідується.

При допиті свідків треба мати на увазі, що людина, яка рідко використовує транспорт для пересування і потрапляє у незвичайні для неї обставини на вокзалі, у аеропорту чи аеровокзалі, може не звернути уваги на ті суттєві деталі скоєного злочину, на які тут же зверне увагу, запам'ятає і відтворить у свідченнях людина, яка добре знайома з дорожньою ситуацією. Від працівників транспорту можна очікувати найбільш точного і повного висвітлення обставин, пов'язаних з дорожньою подією. Машиніст електропоїзду може точно сказати, в який час, на якому перегоні був здійснений наїзд, з якою швидкістю у цей час прямував поїзд. Якщо ж запитати про це рядового пасажира, то він на подібні питання не завжди зможе дати відповідь.

У зв'язку з фактом виявлення трупа на об'єктах залізничного транспорту, на початку слідчих дій можуть виникнути загальні версії: вбивство, самогубство, нещасний випадок, ненасильницька (природна) смерть.

У процесі огляду місця події можуть бути виявлені ознаки, що підтверджують ту чи іншу версію. Ознаками, що вказують на місце скоєння злочину є:

1) сліди ніг злочинців і самого потерпілого на місці виявлення трупа;

2) велика кількість кров'яних слідів у вигляді калюж, крапель на ґрунті, під трупом чи біля нього, якщо на трупі є пошкодження, пов'язані з втратою крові. При цьому напрям потьоків крові повинен відповідати положенню трупа. При огляді місця його виявлення треба враховувати наступні обставини:

1) якщо вбивство скоєне на укосі залізничного полотна, яке має піщане покриття, то великої кількості крові на її поверхні може й не бути, бо вона проникла в піщаний ґрунт. Тому при вирішенні питання про відповідність місця виявлення трупа місцю скоєння злочину необхідно враховувати й кількість крові, що проникла в землю (для цього землю скопують);

- 2) наявність знаряддя вбивства – ножі, сокири, металеві предмети, стріляні гільзи тощо, що залишені біля тіла чи недалеко від нього злочинцями;
- 3) виявлення речей потерпілого, що залишені злочинцями як такі, що не мають цінності, якщо вбивство було скоєне з метою пограбування;
- 4) виявлення особистих речей вбивць – одягу, якщо вони переодяглись в одяг потерпілого;
- 5) виявлення слідів боротьби на місці події і на потерпілому;
- 6) наявність зміни положення трупа і його пози по відношенню до початкового положення;
- 7) виявлення на тілі синців, подряпин та інших ушкоджень;
- 8) відповідність (невідповідність) стану одягу розмірам трупа (чи відповідає він його розмірам, чи є всі частини одягу, які предмети в кишенях та інших частинах одягу, помарки, плями на одязі, наявність пошкоджень, індивідуальні особливості одягу та ін.);
- 9) відсутність або наявність слідів волочіння та ін.

Необхідно відзначити, що розслідування злочинів на транспорті має підвищену суспільну небезпеку і характеризується щорічним кількісним збільшенням. Так, на автодорогах України щороку скоюється у середньому 40 тис. ДТП (дорожньо-транспортних подій), внаслідок яких гине 7 тис. людей і десятки тисяч одержують поранення. Кримінальна відповідальність за ДТП передбачена ст. 286 КК («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), ст. 287 («Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»), ст. 288 («Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху»), ст. 291 («Порушення чинних на транспорті правил»).

Дорожньо-транспортна подія (ДТП) – це злочинне порушення правил безпеки руху і експлуатації автотранспорту, трамваїв, тролейбусів, тракторів, самохідних машин та інших механічних транспортних засобів, внаслідок якого завдані легкі, середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження чи настала смерть потерпілого.

ДТП досить різноманітні. Залежно від механізму скоєної події вони поділяються на наступні види:

- 1) зіткнення транспортних засобів один з одним;
- 2) наїзд транспортного засобу (на пішохода, нерухомий транспортний засіб, перешкоду, велосипедиста, гужовий транспорт тощо);
- 3) перекидання транспортного засобу (при повороті на великій швидкості чи наїзді на перешкоду);
- 4) падіння пасажира з транспорту;

5) інші ДТП, що стають наслідком грубого порушення правил руху чи експлуатації транспортних засобів (падіння транспорту під укіс, з мосту, в безодню тощо).

ДТП належать до необережних злочинів, тобто такі, що вчиняються через злочинну самовпевненість або злочинну недбалість. Тоді як злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху є наслідком різноманітних недозволених дій або навпаки невчинення дій з боку суб'єктів цього випадку злочинів.

Найчастіше ДТП виникають внаслідок порушень, яких припускається водій транспортного засобу, а саме: перевищення встановленої швидкості руху; недотримання правил обгону, повороту, рядності; виїзд на смугу зустрічного руху; порушення правил проїзду перехресть; недотримання безпечної дистанції руху; перевезення пасажирів у непристосованому для цього транспорті; неправильне завантаження та закріплення вантажу на транспорті; недотримання сигналів світлофора; виїзд на технічно несправному транспорті; порушення правил руху на залізничних переїздах та ін.

До особливо небезпечних водночас дуже розповсюджених порушень належить керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, оскільки у водія при цьому значно уповільнюється реакція, послаблюється увага та неадекватно сприймається і оцінюється дорожня обстановка.

ДТП також можуть відбуватися внаслідок неправомірних дій пішоходів чи пасажирів, а саме:

- перехід проїжджої частини перед рухомим транспортом;
- рух у напрямку довжини дороги;
- перехід проїжджої частини у непризначених для цього місцях;
- недотримання дорожніх знаків і сигналів світлофора;
- ігри дітей і підлітків на проїжджій частині дороги;
- посадка і висадка пасажирів під час руху транспорту;
- їзда на підніжках;
- проїзд на транспорті пасажирів у стані сп'яніння та ін.

Але у цих випадках (якщо водій не порушував правил дорожнього руху) кримінальна відповідальність для нього не настає. Однак, хоч він кримінальної відповідальності не має, за ним залишається відповідальність за управління транспортом, оскільки транспорт належить до джерела підвищеної небезпеки.

ДТП можуть бути наслідком злочинних порушень правил, норм і стандартів особами, відповідальними за будівництво, ремонт або утримання доріг, вулиць, дорожніх споруд; відсутності належного контролю за станом доріг, вулиць, мостів, залізничних переїздів; неякісного ремонту доріг і дорожніх

споруд; порушення правил проведення ремонтних робіт; недостатня освітленість вулиць тощо.

Але бувають випадки, коли ДТП можуть статися у результаті випадкового збігу обставин, які не могли бути передбачені учасниками руху (відмова гальмування, розрив камери, раптова технічна несправність тощо).

ДТП є динамічно складною системою взаємодії різноманітних об'єктів, до яких відносять: транспортні засоби, предмети дорожньої обстановки, дорогу, водіїв, пішоходів та ін. У результаті такої взаємодії великої кількості людей та об'єктів утворюється багато різноманітних слідів. Ними можуть бути: сліди гальмування коліс, волочіння потерпілого, крові, речей потерпілого, різні ушкодження, травми, відбитки бампера або протектора колеса на одязі потерпілого, осколки скла, фар, дзеркал, наявність частинок фарб, плям мастила, палива, антифризу, відламаних деталей транспортних засобів, частин вантажу, пошкоджень на самих транспортних засобах, пошкодження наземних, дорожніх споруд, слідів нашарування, відшарування, розриву, слідів папілярних узорів пальців рук та ін.

Приводами для порушення кримінальної справи в разі ДТП на початковому етапі розслідування є:

- заяви потерпілих, їх родичів чи очевидців;
- заяви водіїв транспортних засобів, причетних до події;
- повідомлення посадових осіб транспортних організацій;
- повідомлення працівників медичних закладів;
- безпосереднє виявлення ознак злочину органами міліції чи прокуратури.

При одержанні повідомлення про ДТП, що спричинила людські жертви чи тяжкі поранення, слідчий зобов'язаний негайно виїхати на огляд місця події, за результатами якого порушує кримінальну справу. При цьому слід пам'ятати, що кримінальна справа порушується за фактом злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху, а не по обвинуваченню конкретної особи.

А тому при розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху, насамперед необхідно встановити наступне:

- 1) чи є конкретна подія дорожньо-транспортною та її вид;
- 2) якою була дорожня обстановка в момент події (погодні умови, місце, час та ін.);
- 3) які транспортні засоби брали участь у події, їх технічний стан (як до події, так і після неї);
- 4) наслідки злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху (смерть, ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, характер і розміри матеріального збитку);

- 5) спосіб вчинення ДТП;
- 6) хто постраждав, поведінка учасників події;
- 7) причина ДТП;
- 8) ступінь вини кожного учасника події (водія, працівника автопідприємства, пасажера, пішохода та ін.);
- 9) які положення правил дорожнього руху чи експлуатації транспортних засобів були порушені винним;
- 10) чи є причинний зв'язок між допущеними порушеннями правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів і наслідками, що сталися;
- 11) обставини, що сприяли злочину (недоліки в організації руху транспорту і пішоходів, неналежний контроль за випуском транспорту і водія на лінію; недоліки в контролі за технічним станом доріг і вулиць у підготовці водіїв транспортних засобів, пропаганді правил дорожнього руху та ін.).

На початку розслідування ДТП, коли злочинне порушення вчинено в присутності свідків, або якщо водій і транспортний засіб залишилися на місці, у слідства не виникає труднощів. У цих випадках зусилля слідства спрямовані на дослідження обставин місця події, встановлення причин ДТП, збирання доказів, що підтверджують звинувачення його учасників. Для розв'язання цих завдань проводяться наступні слідчі дії: огляд місця події; освідування і призначення судово-медичної експертизи водія; судово-медичної експертизи потерпілих; допити водіїв, очевидців, свідків, потерпілих та ін.

Більш складна слідча ситуація виникає тоді, коли злочинне порушення правил безпеки дорожнього руху вчинено за відсутності свідків або водієм, який зник з місця подій, залишивши транспортний засіб. Як правило, так поведуться особи, що вчинили викрадення транспорту або намагаються протидіяти розслідуванню шляхом висунення неправдивої версії про викрадення їх автотранспорту, для чого вони відразу після ДТП звертаються до міліції із заявою про крадіжку та домовляються з родичами, сусідами, знайомими щодо підтвердження неправдивих свідчень. У такій ситуації передусім необхідно встановити особу, яка перебувала за кермом у момент події, вжити заходів щодо її розшуку і затримання, з'ясувати причини, що змусили водія зникнути з місця події.

Найскладнішою і досить розповсюдженою на початковому етапі розслідування є ситуація, коли водій зникає з місця події разом з транспортом. Тут слідству потрібно зосередитись на встановленні факту ДТП, виявленні водія і транспорту, що брав участь у події та можливих свідків.

Успіх у розслідуванні злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху значною мірою (особливо на початковому етапі) визначається своєчасністю та правильністю висунення і розроблення слідчих версій. Виходячи з обставин, версії можуть бути:

- ДТП стала результатом порушення правил безпеки руху водієм;
- подія викликана порушеннями правил руху самим потерпілим;
- подія стала наслідком технічної несправності транспортного засобу;
- ДТП пов'язана з порушенням норм, стандартів утримання доріг;
- подія сталася внаслідок випадкового збігу обставин;
- подія інсценована з метою приховання іншого злочину;
- використано транспортний засіб як знаряддя для вчинення іншого злочину та ін.

По справах цієї категорії розслідування огляд місця події є одним з найбільш важливих способів збирання доказів. Огляд місця події, який проведено вчасно, кваліфіковано і ретельно дозволяє встановити:

- умови і точне місце злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху;
- час його вчинення;
- вид ДТП;
- сліди і предмети, що залишилися на місці події;
- орієнтовну швидкість руху транспорту і пішоходів;
- учасників події ДТП;
- заходи, що були вжиті водієм транспорту і пішоходом для запобігання події;
- технічний стан транспортних засобів;
- причини ДТП;
- ознаки, що вказують на напрямок руху транспорту, що зник;
- відомості про очевидців та свідків тощо.

Цей перелік не є вичерпним. Залежно від конкретних обставин, на місці події можуть бути отримані й інші відомості, що мають значення для справи.

До об'єктів огляду місця ДТП відносять:

- 1) ділянка вулиці чи дороги, де сталася аварія (з прилеглою територією);
- 2) труп(и);
- 3) транспортні засоби, що брали участь у ДТП.

Після огляду місця події, водія (при необхідності потерпілого) потрібно направити до медичного закладу для встановлення факту про вживання (або відсутність) алкоголю в крові та сечі.

Поряд із судово-медичною експертизою, наступним етапом розслідування по справах цієї категорії найчастіше призначаються автотехнічна, судово-біологічна і судово-хімічна експертизи.

При розслідуванні ДТП досить часто виникає необхідність проводити криміналістичні експертизи:

- судово-трасологічні (для встановлення цілого за його частинами);
- судово-дактилоскопічні (для ідентифікації за слідами рук);

- СТЕД (судово-технічні експертизи документів), дослідження посвідчень водія, пошкоджених, залитих, спалених та інших документів, що мають відношення до справи;
- судово-балістичні (при застосуванні ручної вогнепальної стрілецької зброї) та ін.

При вирішенні найбільш складних питань ДТП, коли потрібні експерти з різних спеціальних галузей знань, призначаються комплексні експертизи, наприклад, судово-медична і трасологічна експертиза (для вирішення питання механізму виникнення ушкоджень на тілі потерпілого); судово-автотехнічна і трасологічна експертиза (для вирішення питання про їх взаєморозташування в момент зіткнення) та ін.

Злочинець, який скоїв вбивство на транспорті і від'їхав від місця злочину на велику відстань, переконаний у тому, що довести його причетність уже неможливо. Тому при його затриманні і на перших допитах він, як правило, дає неправдиві показання. Підозрюваний у вбивстві може інсценувати смерть потерпілого під нещасний випадок і на допиті буде наполегливо відстоювати своє замасковане інсценування саме тому, що він переконаний у тому, що це вбивство надійно замасковане і слідство не в змозі довести його провину. Але невідповідність таких пояснень фактичним обставинам справи, як правило, може бути використана проти нього, що згодом значно прискорить встановлення істини. Слідчий експеримент, що проводиться під час розкриття вбивства на транспорті, також має свою специфіку. Його проведення не повинно перешкоджати нормальному руху транспорту, зокрема поїздів, автомобілів на ділянці експерименту. У деяких випадках розслідування (експеримент) супроводжується складними технічними розрахунками, схемами, малюнками, а іноді й несе підвищену небезпеку для життя і здоров'я його учасників. Плануючи цю слідчу дію, необхідно заздалегідь визначити його мету, час проведення, охорону, понятих, врахувати погодні умови і бути особливо обережним, тобто передбачити усі заходи застереження.

Успіх при розслідуванні різних видів злочину на транспорті залежить здебільшого від того, наскільки добре слідчий знає і правильно вміє використовувати закони, нормативно-розпорядчі акти та документи, що регламентують прийом, збереження, навантаження, перевезення і видачу вантажів на залізничному, автомобільному, річковому, морському і повітряному транспорті.

Основні правила для перевізників з різних галузей транспорту регламентуються відповідними Департаментами Міністерства транспорту України. Такі основні правила з перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети залізницею, викладені в Статуті залізниці. Перевезення вантажів річковим транспортом регламентуються Статутом внутрішнього водного транспорту. Повітряні перевезення здійснюються цивільною авіацією через

Державний департамент авіаційного транспорту (Укравіатранс) і регулюються авіаційними правилами, що передбачені ст. 7, ст. 59–67 Повітряного кодексу України, що визначають порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

§3. Загальні положення, принципи, етапи та основні напрямки і рекомендації з розслідування авіаційних подій у цивільній авіації

Виконання функцій, покладених на цивільну авіацію, по задоволенню потреб громадян і народного господарства у перевезенні повітряним транспортом здійснюється завдяки погодженим діям великої кількості різних служб і їх підрозділів. Уся їхня діяльність суворо регламентована відповідними законами і підзаконними актами, а саме: Повітряним кодексом України, настановами, посібниками (порадниками), положеннями, інструкціями та іншими нормативно-правовими документами цивільної авіації.

Основним критерієм діяльності цивільної авіації є і залишиться безпека польотів як комплексна характеристика авіаційно-транспортної системи (АТС), що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. Природно, що і нормативні акти в частині організації робіт по створенню безпеки польотів теж набувають особливо важливого значення. Вони покликані чітко визначати і розмежовувати обов'язки, права і відповідальність кожного працівника, створювати умови для творчої активності виконавцям у їх організованості, дисципліни в усіх ланках авіаційно-транспортної системи.

Проблема створення безпеки польотів у сучасних умовах вимагає глибокого вивчення всіх підсистем авіаційно-транспортної системи (АТС), тому що саме вони являють собою об'єкти великої інформаційної складності й повинні вивчатися науковими методами.

Комплексне вирішення завдань, проблеми забезпечення безпеки польотів у кожній підсистемі авіаційно-транспортної системи передбачає в якості головного критерію оцінки функціонування авіаційно-транспортної системи, забезпечення авіаційних і наземних подій. Суть проблеми полягає в тому, що об'єкт дослідження (система запобігання авіаційних та наземних подій) подається в якості управлінської системи.

Система запобігання авіаційних подій – самостійна система, що як об'єкт дослідження являє собою складну біотехнічну систему, яка складається із об'єктів з визначеними властивостями і зв'язками між ними. Центральною ланкою будь-якої підсистеми авіаційно-транспортної системи виступає людина. Міжнародна і вітчизняна практика показує, що правопорушення лю-

дини були і залишаються однією із основних причин авіаційних подій та інцидентів. Але необхідно відмітити, що правопорушення людини часто скоюються і з причини недосконалості нормативних документів, особливо тих, які дозволяють двояке тлумачення їх вимог, а це означає – невиконання їх.

Одним із основних документів, що визначає нормативно-правову роботу з розслідування і попередження авіаційних та наземних подій та інцидентів є Положення про службове розслідування авіаційних подій на території України та Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації.

Положення про розслідування авіаційних подій розроблене провідними спеціалістами в сфері здійснення нагляду і контролю за безпекою польотів та відповідно до вимог Повітряного кодексу, Правил польотів у повітряному просторі України, Настанови з проведення польотів і Порадника з організації льотної роботи та з урахуванням стандартів і рекомендацій ІКАО по виявленню фактів (причин) авіаційних подій та інцидентів.

Особливістю Положення про службове розслідування авіаційних подій є його спрямованість на організацію розслідування авіаційних подій та інцидентів і інформаційне забезпечення в роботі по попередженню авіаційних подій. Окрім визначення та класифікації авіаційних подій, це Положення встановлює правила проведення службового розслідування авіаційних подій, враховує не тільки облік і аналіз причин авіаційних подій та інцидентів, але і всі відхилення в роботі авіаційного транспорту та у діяльності авіаційного персоналу, що були виявлені в процесі розслідування. Положення визначає правила реєстрації і аналізу вказаних подій, а також порядок розробки заходів щодо їх попередження.

Положенням визначено, що робота з попередження авіаційних подій складається з трьох етапів:

1) виявлення і оцінки небезпеки (різних відхилень від технічних норм, аварійних факторів та ін.);

2) аналізу виявленої небезпеки, причин авіаційних подій і розробки рекомендацій з їх попередження;

3) контролю ефективності та якості рекомендацій.

Таким чином, ефективність отримання інформації управління рівнем безпеки польотів визначається ефективністю отримання інформації про стан безпеки польотів (виявлення відхилень, аварійних факторів, причин авіаційних подій) і ефективністю попереджувальних заходів, розроблених на основі аналізу стану безпеки польотів та об'єктивності розслідування авіаційних подій та інцидентів.

Саме тому за приховання авіаційних подій та інцидентів у процесі виробничої діяльності, неповне виявлення аварійних факторів (відхилень від норми), що мають до них відношення, а також за завідомо неправильну класи-

фікацію авіаційної події чи інциденту винні несуть дисциплінарну або іншу відповідальність, що передбачена вимогами Повітряного кодексу України.

Необхідно відзначити, що виконання польоту повітряним судном пов'язане з участю широкого кола спеціалістів, що використовують у своїй діяльності складні технічні пристрої та приладдя. Ефективність роботи спеціаліста може бути зведена до нуля, якщо буде припущена помилка в роботі будь-якого спеціаліста в одній із окремих служб, що забезпечують підготовку і виконання польоту.

Створення безпеки польотів цивільних повітряних суден — це надзвичайно складне і відповідальне завдання. Його вирішення, поряд з традиційними методами (підвищення якості техніки, технології, організації робіт), вимагає нових підходів на всіх етапах функціонування авіаційної системи. У наш час проводяться особливо ретельні розслідування причин аварійності, розробляються методи комплексної оцінки рівня безпеки польотів повітряних суден від їх створення до експлуатації.

Розслідування — це процес, що включає в себе збирання і аналіз інформації про скоєну подію, встановлення її причин (факторів) і розробку рекомендацій з попередження аналогічних подій.

Подія — це факт, у результаті якого було виявлено уже скоєне і об'єктивно існуюче явище чи пригоду. Розслідування авіаційної події є надзвичайно складним і специфічним завданням, при вирішенні якого проводяться пошуки і дослідження багатьох факторів і обставин.

Авіаційна подія (за Конвенцією з міжнародної цивільної авіації) — це подія, що пов'язана з польотом пасажира на літаку, тобто з моменту, коли пасажир ступив на борт літака з наміром летіти на ньому, і до того моменту, коли всі пасажирки залишили літак, але в результаті такого польоту пасажир загинув або був поранений за таких обставин:

- знаходження його в літаку;
- прямого контакту з будь-якою частиною літака, включаючи частини, що відірвались (відпали) від нього;
- падіння літака на землю (його катастрофи).

У зв'язку з цим, для з'ясування дійсної картини авіаційної події, тобто початку розвитку аварійної ситуації та її закінчення і визначення її причин, необхідно суворо дотримуватись наступних **основних принципів розслідування**:

- своєчасно, ретельно й об'єктивно фіксувати всі факти, обставини і зовнішні умови, які супроводжують подію;
- встановлення причинно-наслідкових зв'язків між самою подією та її причиною, як фактів, що підтверджують істину в процесі її пізнання;
- домагатися встановлення дійсної причини події як однієї із закономірностей процесу, що розслідується.

Основними вимогами, що сприяють установленню дійсної причини, є дотримання послідовності виконання **трьох основних етапів розслідування**:

- 1) збір і накопичення фактичного матеріалу;
- 2) аналіз і експериментальна перевірка фактичного матеріалу;
- 3) отримання висновків експертів і комісій стосовно причин події.

Таким чином, **загальними вимогами** до всіх трьох основних етапів розслідування називають:

- оперативність і планування послідовності розслідування;
- цілеспрямованість і об'єктивність розслідування;
- всебічний і повний аналіз усіх причин, що супроводжували подію, а також виявлених у процесі її (події) розслідування.

Отже, зі сказаного вище логічно випливають наступні **основні напрямки і рекомендації** з розслідування авіаційних і наземних подій у цивільній авіації:

- збирання, фіксація, збереження і вивчення всіх факторів, умов і обставин події (огляд місця події, залишків авіатранспорту, опитування свідків і очевидців події), обробка і вивчення даних бортових і наземних засобів реєстрації параметрів польоту, переговори диспетчерів з екіпажем і між собою, а також матеріалів випробування авіатехніки;
- всебічний аналіз і зіставлення факторів, умов, обставин події;
- моделювання авіаподії із зазначенням початку і кінця розвитку особливих ситуацій;
- аналіз організації, виконання і забезпечення польоту повітряного судна або організації його технічного наземного обслуговування;
- дослідження дій екіпажу і посадкових осіб при управлінні польотом у аварійній обстановці і після її закінчення;
- дослідження і вивчення стану повітряного судна до і після авіаподії;
- пред'явлення відповідних вимог як до спеціалістів, що беруть участь у розслідуванні авіаподії, так і до експертів;
- вимагання узгодженої роботи Комісії з розслідування та її окремих ланок з правоохоронними органами.

Початком розслідування авіаподії вважається перше повідомлення про неї і є закінченим тільки після того, як буде затверджений акт розслідування комісії. Акт затверджується особою, яка призначила комісію. Залишки матеріальної частини повітряного судна можуть бути знищені тільки за дозволом слідчих органів після закінчення роботи комісії. Причини авіаподії та висновки з неї ґрунтуються на матеріалах, що отримані і знаходяться в розпорядженні комісії з розслідування.

Метою розслідування є встановлення дійсної причини авіаподії та розробка ефективних рекомендацій з їх попередження в майбутньому, а тому розслідування повинно бути всебічним, повним і об'єктивним.

§4. Класифікація авіаційних подій та інцидентів

Всі авіаційні події залежно від тяжкості їхніх наслідків для екіпажу і пасажирів поділяються на дві групи:

- 1) катастрофи;
- 2) авіаційні події без людських жертв.

До авіаційної події відноситься така подія, що пов'язана з використанням повітряного судна, тобто подія, що відбулася в період підготовки або виконання польоту, з моменту вступу на борт повітряного судна кого-небудь із осіб з наміром здійснити політ, до моменту, коли всі особи, які знаходились на борту з метою польоту, залишили повітряне судно.

Всі події, пов'язані з забезпеченням безпеки польотів повітряних суден, покладаються на експлуатантів авіаційної техніки, аеропортів та на органи, які обслуговують повітряний рух. А оскільки забезпечення безпеки польотів покладається на експлуатанта авіаційної техніки, то і всі витрати, що дійсно пов'язані з розслідуванням місця авіаційної події, фінансуються експлуатантом авіаційної техніки.

Законом передбачена компенсація заподіяних збитків для експлуатанта авіаційної техніки. Збитки експлуатанта авіаційної техніки дійсно пов'язані з розслідуванням авіаційної події, можуть бути також частково або цілком відшкодовані за рахунок страхового фонду безпеки цивільної авіації або іншого страхового фонду.

Про скоєну авіаподію всі службові особи авіації, яким першим стало відомо про неї, зобов'язані негайно повідомити про це державний орган нагляду за безпекою польотів, орган державного регулювання діяльності авіації і власника повітряного судна.

З двох названих вище груп авіаподій, до катастроф належать такі події, в результаті яких хоча б одна людина, яка була учасником такої події, загинула або померла протягом 30 діб з моменту авіаподії. До катастроф також належать випадки загибелі якої-небудь особи, що знаходилась на борту під час аварійної евакуації з повітряного судна, або хоча б одна людина, яка знаходилась на борту, зникла безвісті і пошуки її припинені.

Якщо ж у результаті авіаподії повітряне судно отримало пошкодження силових елементів планера або здійснило посадку на місцевість, евакуація з якої технічно неможлива або економічно недоцільна, то така авіаподія класифікується як авіаційна подія без людських жертв – аварія.

Проте загибель кого-небудь із осіб, що знаходяться на борту літака, в результаті природних причин чи в результаті навмисних (необачних) дій самого потерпілого, не відносяться до класифікації події як катастрофа, оскільки ці дії не пов'язані з функціонуванням повітряного судна.

Аналогічно, до катастрофи не відносяться випадки загибелі людей, які самовільно проникли на повітряне судно і знаходились в приміщеннях (відсіках), куди доступ пасажиром заборонений.

До авіаційних подій без людських жертв відносяться наступні пошкодження повітряних суден:

- руйнування двигуна (поломка) без пошкодження міцності конструкції повітряного судна;
- пошкодження повітряних гвинтів, несилкових елементів планера, обтікачів, закінцівок, скла, антен та інших виступаючих деталей;
- пошкодження пневматики, гальмового обладнання та інших елементів шасі, за умови, що ці пошкодження не порушують загальної міцності повітряного судна;
- руйнування або пошкодження головних і кермових гвинтів вертольотів, втулки головного або кермового гвинта;
- руйнування або роз'єднання трансмісії;
- руйнування вентиляційного обладнання;
- пошкодження обшивки фюзеляжу (балок) без пошкодження силових елементів;
- руйнування редуктора.

Всі інші авіаподії, що пов'язані з використанням повітряних суден і зумовлені відхиленням від нормального функціонування хоч би одного з елементів авіаційно-транспортної системи, які могли, але не призвели до авіаційної події, класифікуються як *інциденти*. Розроблений і діє спеціальний перелік авіаподій, що підлягають розслідуванню в якості інцидентів. Якщо ж авіаподія мала місце, але для її запобігання знадобились складні та екстремні дії екіпажу, що не передбачені в умовах нормального польоту, то такий інцидент класифікується як *серйозний*.

Для серйозних інцидентів характерні наступні ознаки:

- вихід повітряного судна за межі очікуваних умов експлуатації;
- виникнення значного шкідливого впливу на екіпаж або пасажирів (дим, токсичні гази, температура, тиск та ін.);
- значне погіршення характеристик стійкості, управління, міцності льотних якостей;
- значне зниження працездатності членів екіпажу;
- значне підвищення психофізичного навантаження на екіпаж;
- виникнення реальної можливості пошкодження важливих елементів повітряного судна в результаті пожежі, руйнування двигуна, трансмісії, елементів управління тощо;
- відхилення функціонування елементів авіаційно-транспортної системи за межі очікуваних умов, які могли призвести до вищеперерахованих ознак.

Всі випадки загибелі людей під час польоту, які стались у наслідок природних причин або навмисних дій самого потерпілого, класифікуються як **надзвичайна подія**.

Зіткнення (при зближенні) повітряних суден розслідується як одна подія, але класифікується в залежності від настання наслідків. Акт про зіткнення повітряних суден складається загальний, а формалізований звіт – на кожне повітряне судно. Якщо повітряне судно отримало додаткові пошкодження після авіаподії, то така пригода розслідується і класифікується окремо згідно з відомчими документами.

§5. Організація розслідування авіаційних подій. Дії місцевих посадових осіб до приїзду Комісії з розслідування

Інформація про авіаподію може бути отримана в аеропорту від будь-якого пересічного громадянина України або посадової особи цивільної авіації. Диспетчер аеродромного диспетчерського пункту або районного центру єдиної системи управління повітряним рухом, зобов'язаний передати її у вигляді першочергового повідомлення у Державний департамент авіаційного транспорту (Укравіатранс), а також керівнику авіапідприємства або начальнику управління (учбового закладу, ремонтного заводу цивільної авіації), на території якого сталась авіаподія. Початком розслідування авіаподії вважається момент отримання первинної інформації.

Диспетчер Центрального диспетчерського управління цивільної авіації передає інформацію в Головну інспекцію з безпеки польотів, у відомство власника повітряного судна, в прокуратуру і в МВС. Керівник авіапідприємства або начальник управління (об'єднання) за місцем авіаподії, інформує транспортного або територіального прокурора, місцеві органи МВС і профспілкові органи, які беруть участь в розслідуванні відповідно до завдань їх відомства.

Первинне повідомлення є основою для створення комісії з розслідування авіаподії, а тому воно повинно містити максимум інформації, що отримана на даний момент. Категорично заборонено передавати здогадні повідомлення, оскільки вони ставлять під сумнів обставини авіаподії і завдають шкоди при формуванні такої Комісії. Отримавши інформацію про надзвичайну авіаподію, Управління пошуку та рятування Державного департаменту авіатранспорту приступає до негайного пошуку повітряного судна силами аварійно-рятувальної групи цивільної авіації. Для пошуку використовуються пошуково-льотні екіпажі, аварійно-рятувальні команди аеропортів, літаки і вертольоти, оснащені пошуковою апаратурою і рятувальним спорядженням. Відносно порядку проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт, то

вони визначаються Настановою з авіаподій, Настановою з проведення польотів у цивільній авіації, Порадником з табелів термінових донесень про рух повітряних суден цивільної авіації та іншими нормативними документами. Пошук повітряного судна може бути зупинений лише відомством власника цього судна, але після узгодження з Департаментом авіації (Укравіатрансом).

Згідно Закону, всі авіаційні події підлягають розслідуванню з метою встановлення їх причин і вживання заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому.

Розслідування авіаційної події – це процес, що проводиться за наявності факту авіаційної події, який включає в себе збирання і аналіз інформації про авіаційну подію, встановлення причини (причин) її виникнення і розроблення рекомендацій щодо запобігання їм у майбутньому.

Необхідно відмітити, що проведення розслідувань на місці авіаподії належать до категорії робіт в особливих умовах, що прирівнюються до категорії робіт з ліквідації наслідків стихійного лиха. Спеціалісти, які працюють на місці авіаційної події, повинні забезпечуватися спеціальним одягом, взуттям, спеціальним спорядженням і захисними засобами, виходячи з конкретних умов роботи.

При прийомі повідомлення про надзвичайну авіаподію необхідно отримати наступні першопочаткові дані:

- дата, час, місце авіаподії;
- класифікація (вид) авіаподії;
- тип, упізнавальні знаки, приналежність судна;
- підприємство – експлуатант повітряного судна;
- метеоумови на момент надзвичайної події (у випадках стихійного лиха);
- прізвище командира повітряного судна або особи, відповідальної за обслуговування повітряного судна;
- обставини авіаподії;
- кількість загиблих і отримавших тілесні ушкодження (на борту і за його межами під час падіння);
- наявність і характеристика небезпечних вантажів на борту повітряного судна;
- ступінь пошкодження повітряного судна та ін.

З метою збереження місця авіаційної події, документації, залишків повітряного судна та підготовки людей і техніки для оперативного проведення розслідування причин авіаційної події керівник авіапідприємства або начальник управління (об'єднання), на території якого сталась авіаподія, зобов'язаний негайно виконати наступний перелік заходів до приїзду Комісії:

- гасіння пожежі і рятування пасажирів;
- забезпечити охорону місця авіаподії;

- провести перші фотозйомки основних осередків авіаподії і залишків загиблих людей на місці їх розташування;
- виявити свідків і очевидців;
- забезпечити збереження документів, засобів об'єктивного контролю, запису диспетчерських магнітофонів на магнітній основі;
- пошук уламків повітряного судна і їх збереження на місці виявлення;
- збирання пояснювальних записок від осіб, які можуть дати інформацію щодо авіаподії;
- медичне обстеження екіпажу і диспетчерів управління повітряним рухом;
- опорядити окремі уламки повітряного судна з переміщенням їх на узбіччя дороги, якщо вони заважають руху транспорту;
- опечатати засоби заправки паливно-мастильних матеріалів;
- зафіксувати відкладення льоду на поверхні повітряного судна (сфотографувати та скласти акт);
- провести спостереження і фіксацію погодних умов на момент авіаподії зі складанням акту;
- описати і сфотографувати основні вузли місця авіаційної події.

Окрім того, місцеві органи влади, підприємства, організації та установи зобов'язані всебічно сприяти Комісії з питань розслідування авіаційної події в пошуку елементів конструкції повітряного судна, забезпеченні транспортом, засобами зв'язку, приміщеннями для роботи і відпочинку, продуктами харчування, спеціальним спорядженням і одягом, засобами для виконання такелажних і вантажних робіт, транспортування уламків, санітарної обробки місцевості, забезпечення безпечних умов роботи на місці події тощо.

§6. Дії Комісії з прибуттям на місце розслідування авіаційної події

Правильно підібрана й своєчасно організована Комісія з розслідування авіаподії є запорукою успіху в її роботі. Залежно від тяжкості авіаподії і класу повітряного судна Комісія може бути створена на різних рівнях і суттєво відрізнятися за своїм складом.

Залежно від обставин наслідків, класу і належності повітряного судна, авіаподія розслідується за допомогою таких Комісій:

1. Комісією департаменту авіації – розслідуються катастрофи літаків 1, 2 класів і вертольоти 1 класу; авіаційні події без людських жертв – літаки 1, 2 класів і вертольоти 1 класу; авіаційні події закордонних повітряних суден, а також інші авіаподії за рішенням Міністерства транспорту України;

2. Комісією авіаційної адміністрації – розслідуються катастрофи літаків 3 класу і вертольоти 2 класу; авіаційні події без людських жертв – літаки 1, 2, 3

класів і вертольоти 1, 2 класів, за винятком тих, що розслідуються департаментом авіації;

3. Комісією авіанідприємства (об'єднання) – розслідуються катастрофи літаків 4 класу і вертольоти 3, 4 класів; авіаційні події без людських жертв – літаки 3, 4 класу і вертольоти 3, 4 класів, у тому числі авіаційні події з повітряними суднами навчальних закладів цивільної авіації, за винятком тих, що розслідуються вищеназваними Комісіями.

Комісія з розслідування авіаподії призначається наказом по тому відомству, що проводить розслідування. До складу Комісії входять голова, його заступники, члени Комісії і спеціалісти з відповідних галузей знань. Спеціалісти, включені до складу Комісії, повинні мати відповідну кваліфікацію, досвід роботи з розслідування авіаподій і не бути причетними до авіаподії. До місця авіаційної події Комісія повинна бути доставлена у мінімальний строк. З прибуттям на місце авіаподії голова Комісії заслуховує повідомлення старшого групи (начальника авіауправління) про скоєну авіаподію, її обставини, ймовірні причини, проведення рятувальних робіт, характер отриманих травм (пасажирів і пілотів), кількість загиблих, а також про вжиті заходи з ліквідації наслідків авіаподії.

Голова Комісії уточнює план роботи з розслідування, знайомиться з обставинами місця події, намічає майбутній обсяг робіт, який треба буде виконати під час розслідування.

До обсягу робіт з розслідування авіаподії входить детальне вивчення території місця події, обставин авіаподії, дослідження зруйнованих частин, вузлів, окремих деталей повітряного судна, двигунів, аналіз даних, що стосується обслуговування авіаційної техніки, а також підготовка екіпажу до польоту. Комісія в процесі роботи збирає всі дані, що мають відношення до авіаподії, опитує екіпаж і осіб, які брали участь у підготовці і забезпеченні польоту, а також свідків і очевидців авіаподії. На місці авіаподії всі члени Комісії, незалежно від їх відомчої належності, підпорядковуються голові Комісії, який несе повну відповідальність за об'єктивне встановлення причин події.

Командир корабля та вищі керівники зобов'язані забезпечити повну недоторканість місця події, зберегти обстановку і всі деталі зруйнованого повітряного судна в тому стані і положенні, в якому вони опинились у результаті авіаподії. Це допоможе в процесі розслідування скласти схему розташування зруйнованих частин, провести об'єктивну фотозйомку і отримати відповідні фотографії по відтворенню послідовності руйнування повітряного судна.

Голова Комісії протягом однієї доби, а потім через три доби з моменту прибуття на місце авіаподії, направляє свої попередні донесення в департа-

мент авіації, власнику повітряного судна, у прокуратуру, МВС, а також керівнику, який призначив Комісію.

Представники органів прокуратури, МВС, профспілкових та інших органів координують свою роботу з розслідування авіаподії з головою Комісії. Контроль за роботою Комісії з розслідування авіаподії в цивільній авіації здійснює інспекція з безпеки польотів.

З метою кращої організації роботи Комісії з розслідування авіаподії, а також для забезпечення планомірного і послідовного вивчення обставин і причин події створюються три підкомісії з різних напрямків роботи, а саме:

- 1) льотна підкомісія;
- 2) інженерно-технічна підкомісія;
- 3) адміністративна підкомісія.

Залежно від обставин, за рішенням голови Комісії можуть бути створені також інші підкомісії, наприклад, метеозабезпечення, управління повітряним рухом та ін.

Для детального дослідження окремих питань у кожній підкомісії створюються робочі групи, а також робочі групи, що не входять до складу підкомісій і підпорядковані безпосередньо голові Комісії. Основна мета групової системи полягає у виявленні факторів, що мають відношення до авіаподії, шляхом використання знань і практичного досвіду спеціалістів, які працюють у різних галузях знань, що мають тісний зв'язок з виготовленням і експлуатацією повітряних суден. Перевага групової системи полягає в тому, що обміном думками та поглядом досвіду різних спеціалістів запобігається виникнення такої ситуації, коли надмірна увага зосереджується на одному якомусь аспекті розслідування, а на інший, теж не менш важливий, не звертається увага, що, безумовно, шкодить розслідуванню.

Ефективність групової системи залежить від діяльності голови Комісії і керівників (голів) підкомісій з розслідування, які через членів Комісії і керівників робочих груп направляють і координують проведення всіх необхідних робіт учасниками розслідування.

При розслідуванні авіаподії **льотна підкомісія** з'ясовує відповідність дій екіпажу і посадових осіб при виникненні і розвитку особливої ситуації з урахуванням обсягу всіх наявних даних об'єктивного і суб'єктивного порядку. Вона з'ясовує, коли і в якому обсязі приводилась підготовка екіпажу до польоту, хто її контролював, ким було організовано і як здійснювалось керівництво польотом. Проводить перевірку забезпечення польоту засобами зв'язку, ступінь їх використання, відповідність рівня підготовки екіпажу і вміння орієнтуватись в певних метеоумовах, встановлює наявність порушень екіпажем керівних документів, що регламентують льотну роботу тощо.

Основні завдання льотної підкомісії:

- вивчення організації льотної роботи;
- визначення якості підготовки екіпажу до польоту;
- перевірка організації конкретного польоту;
- визначення характеру дій екіпажу під час аварійної ситуації;
- встановлення причини загибелі (травми) членів екіпажу;
- проведення дослідження даних виникнення і розвитку аварійної ситуації;
- опитування свідків і очевидців.

Льотна підкомісія, в свою чергу, поділяється ще на три робочі групи:

- 1) льотну групу;
- 2) групу забезпечення радіотехнічними, метеорологічними, аеродромними засобами та управління повітряним рухом;
- 3) групу авіаційної медицини.

Кожна робоча група після виконання обсягу своєї роботи складає звіт, який розглядається на засіданні льотної підкомісії. На підставі звітів робочих груп льотна підкомісія складає єдиний звіт за результатами робіт, що були проведені в зв'язку з розслідуванням авіаційної події.

Звіт льотної підкомісії складається із п'яти розділів, а саме:

- 1) переліку основних робіт (що були виконані підкомісією);
- 2) аналізу (узагальнення результатів робочих груп);
- 3) висновку (короткого, найбільш важливого, синтезуючого розділу, до якого прийшла Комісія в результаті проведення дослідження);
- 4) недоліків (виявлених при розслідуванні);
- 5) рекомендацій (по усуненню виявлених недоліків, що вплинули на результат наслідку польоту).

До звіту льотної підкомісії додаються звіти робочих груп, списки членів підкомісії і робочих груп та протоколи засідань підкомісії.

Інженерно-технічна підкомісія, як і льотна є складовою частиною загальної Комісії з розслідування авіаподії. До її складу входять представники як експлуатаційних і ремонтних підприємств, так і представники заводів-виробників, конструкторських бюро науково-дослідних інститутів. Кількість і склад її робочих груп залежить від типу повітряного судна і характеру авіаподії, але в більшості випадків не менше 3–4-ох груп, що мають технічний напрямок дослідження.

Члени інженерно-технічної підкомісії переглядають документацію з технічного обслуговування літака (карти-наряди на технічне обслуговування, відомості на дефектацію та ін.), перевіряють дотримання термінів обслуговування і обсяг виконаних робіт; наявність у технічного персоналу допуску до обслуговування цього типу літака, уточнюють виконання контролю технічних дороблювань, проведення разових оглядів основних вузлів та агрегатів тощо.

Основні завдання інженерно-технічної підкомісії:

- складання схеми місця авіаподії;
- дослідження історії експлуатації повітряного судна;
- дослідження висновків лабораторних даних;
- дослідження стану авіаційної техніки до авіаподії і після неї;
- проведення фотозйомки деталей, окремих вузлів і агрегатів повітряного судна на місці авіаподії;
- визначення можливих відмов авіатехніки під час польоту;
- отримання висновку про придатність повітряного судна до експлуатації і його технічної справності до авіаподії.

Інженерно-технічна підкомісія, як правило, складається із чотирьох робочих груп:

- 1) групи аналізу виконання правил експлуатації, технічного обслуговування і ремонту авіаційної техніки;
- 2) групи планеру і систем;
- 3) групи силових установок;
- 4) групи авіаційного і радіоелектронного обладнання.

При необхідності можуть створюватись й інші робочі групи або створені поділяються ще на підгрупи.

Інженерно-технічна підкомісія за результатами роботи своїх робочих груп оформляє звіт, що за своєю будовою складається із восьми наступних розділів:

1. Основні роботи (що було відпрацьовано комісією);
2. Основні відомості про повітряне судно (викладаються за розробленою формою);
3. Опис місця авіаподії (з дотриманням форми протоколу огляду місця події);
4. Аналіз (приводиться вся фактична інформація, що необхідна для отримання обґрунтованого висновку);
5. Висновки (коротка оцінка працездатності авіаційної техніки останнього польоту);
6. Загальний стан повітряного судна (дається опис стану повітряного судна після авіаційної події);
7. Недоліки (що були виявлені при розслідуванні авіаподії);
8. Рекомендації (усунення недоліків, що вплинули на наслідок польоту і негативно діють на безпеку польотів).

До звіту підкомісії додаються звіти робочих груп і протоколи засідань підкомісії.

Адміністративна підкомісія визначає якість проведення рятувальних робіт, фактичну кількість пасажирів на борту, разом з органами МВС встановлює особи загиблих пасажирів. Організує розшук родичів постраждалих. Підко-

місія разом з органами МВС проводить розпакування і перевірку всього комерційного завантаження, визначає його стан і придатність для подальшого використання. Разом з органами прокуратури організовує патологоанатомічне дослідження загиблих пасажирів, надає допомогу родичам постраждалих. До її обов'язків входить доставка тіл загиблих або урн з прахом (після кремації) до місць поховання.

Основні *завдання адміністративної підкомісії*:

- визначення якості рятувальних робіт;
- встановлення завантаження і центровки повітряного судна;
- визначення стану здоров'я пасажирів;
- характеру отриманих травм пасажирів;
- контроль перевезень заборонених речей;
- знищує залишки комерційного завантаження, що непридатні для подальшого їх використання;
- визначення впливу на здоров'я пасажирів конструкцій повітряного судна;
- визначення впливу умов польоту на здоров'я пасажирів;
- розгляд претензій постраждалих і їх родичів та ін.

Адміністративна підкомісія складається з чотирьох груп:

- 1) пасажирської групи;
- 2) поштово-вантажної групи;
- 3) медичної групи;
- 4) групи сприяння постраждалим та їх родичам.

Адміністративна підкомісія несе повну відповідальність за санітарну обробку місця авіаподії, за тактовне співчуття і дбайливу увагу до родичів постраждалих та поважне ставлення до загиблих та їх родичів.

За результатами своєї роботи адміністративна підкомісія складає звіт, в якому аналізує матеріали всіх чотирьох робочих груп, робить висновки про якість забезпечення польоту службами організації перевезень, про наявність і причини порушень, а також дає рекомендації для усунення недоліків, що були виявлені при розслідуванні авіаційної події.

На основі актів про свою роботу, поданих кожною підкомісією, складається загальний підсумковий акт розслідування Комісії. Він узагальнює матеріали дослідження підкомісії, робочих груп, проведених експертиз, а також іншої інформації, що надійшла в розпорядження Комісії.

Акт Комісії підписується головою і всіма членами Комісії. Члени комісії, які незгодні з висновком змісту акта, підписують його в розділі з позначкою «Особлива думка», що додається до акта.

Загальний Акт за результатами розслідування повинен мати шість розділів:

1. Загальні відомості – приводяться обставини авіаційної події: дата, час, маршрут, кількість людей на борту, аеропорти вильоту і призначення, місце авіаційної події, її наслідки тощо.

2. Аналіз – це основний розділ акту, в якому сконцентровано:

- хронологічний опис події, в процесі якої виникла і розвивалась особлива ситуація;
- аналіз усіх виявлених відхилень з визначенням ступеня їх впливу на наслідки польоту;
- аналіз і обґрунтування причин виникнення відхилень, що вплинули на виникнення і розвиток особливої ситуації та наслідки польоту;
- опис факторів, що негативно або позитивно вплинули на наслідки польоту;
- ряд інших матеріалів розслідування.

3. Висновки – це синтезуюча частина розділу, до якого прийшла комісія в результаті всіх досліджень і свого внутрішнього переконання.

4. Фактична інформація – це інформація про екіпаж з короткою оцінкою його професійної підготовки (П.І.Б., посада, вік, клас, освіта та ін.);

- дані про персонал наземних служб, але тільки тоді, коли авіаподія пов'язана з неправильними, негативними діями цих служб;
- всі технічні дані про повітряне судно, його відповідність технічній експлуатації і встановленим вимогам;
- метеорологічна інформація;
- дані про засоби зв'язку, навігації, посадки і управління повітряним рухом;
- дані про аеродром (якщо авіаподія мала місце в його межах);
- дії аварійно-рятувальних і пожежних команд;
- дані про виживання пасажирів і членів екіпажу та ряд іншої інформації.

5. Недоліки, виявлені при розслідуванні – в цьому розділі вказуються всі недоліки і порушення у підготовці і діях екіпажу, персоналу служб забезпечення і управління повітряним рухом, а також недоліки авіаційної техніки, керівних документів, що не мали впливу на ситуацію цього польоту, а навпаки, негативно вплинули на політ у цілому. Про кожний недолік, що потребує відповідної розробки заходів, подається коротке його обґрунтування, вказується причина і можливість її усунення.

6. Рекомендації – в основному подаються рекомендації з усунення недоліків, що негативно вплинули на виникнення і розвиток особливої ситуації під час польоту.

До загального акта розслідування додаються:

- звіти підкомісій з додатками;
- звіти груп, які не входять у підкомісії;
- матеріали досліджень і експертні висновки;
- наказ про призначення Комісії, протоколи засідань комісії, первинні і наступні донесення, що були направлені вищим органам адміністрації.

З метою запобігання авіаційним подіям Комісія з питань розслідування авіаційних подій на підставі своїх висновків зобов'язана сформулювати пропозиції щодо усунення причин події, виявлених у процесі розслідування, і недопущення їх у майбутньому.

На підставі пропозицій Комісії з питань розслідування авіаційної події державний орган з нагляду за безпекою польотів повітряних суден зобов'язаний зробити відповідні рекомендації і надіслати їх користувачам повітряного простору, експлуатантам повітряної техніки та іншим юридичним особам для розробки профілактичних заходів щодо запобігання авіаційним подіям.

Користувачі повітряного простору, експлуатанти авіаційної техніки та інші юридичні особи, яким надіслано рекомендації, зобов'язані розробити профілактичні заходи щодо запобігання авіаційним подіям, погодити їх з державним органом нагляду за безпекою польотів повітряних суден і реалізувати у встановлений термін.

Необхідно відмітити, що Європейська Рада з Безпеки на Транспорті теж надає свої рекомендації, зокрема пропонує заходи з підвищення протиударного захисту при авіаподіях, а саме:

- 1) зміцнити кріплення крісел для сидіння до підлоги кабіни;
- 2) застосувати спеціальні (у трьох місцях) кріплення поясів безпеки для пасажирів;
- 3) підсилити кріплення верхніх багажних полиць, що розташовані над головами пасажирів і деякі інші.

§ 7. Основні функції і завдання голови Комісії з розслідування авіаційної події

Голова комісії є старшою посадовою особою, його вказівки і зауваження підлягають виконанню всіма посадовими особами, які мають відношення до розслідування авіаподії.

З прибуттям на місце авіаподії голова Комісії відразу перевіряє виконання першочергових заходів, що входять в обов'язки посадових осіб, на території яких мало місце події. За результатами проведеної перевірки уточнюється порядок роботи Комісії, ставляться відповідні завдання учасникам розслідування. Голова Комісії знайомить всіх членів Комісії і експертів з наявною інформацією про авіаподію, призначає керівників (голів) підкомісій і робочих груп. На основі попереднього вивчення обставин події голова Комісії заслуховує думки членів Комісії і розподіляє їх по підкомісіях. Надалі він затверджує плани робіт підкомісій та координує хід розслідування, а саме: порядок

проведення необхідних експертиз, додаткових досліджень, узгоджує різні питання з прокуратурою і органами слідства МВС тощо.

Голова Комісії несе певну відповідальність за об'єктивність, якість і строки розслідування, за обґрунтованість прийнятих рішень, як з причин події, так і з рекомендації профілактичних заходів у майбутньому. Він суворо прослідковує всі повідомлення, зауваження і пропозиції членів Комісії, вимагає суворості їх аргументації, підтвердження достовірними і об'єктивними фактами. А якщо аргументація недостатня або викликає сумніви, він зобов'язаний вжити всіх необхідних заходів для пошуку додаткових свідчень для повторного вивчення і аналізу наявних даних.

Отже, відразу після прибуття на місце авіаподії голова Комісії зобов'язаний:

- надати допомогу постраждалим;
- вжити заходів по гасінню пожежі;
- забезпечити охорону місця авіаподії;
- зберегти речові докази, документи і вантаж;
- організувати взаємодію з органами місцевої влади по виконанню першочергових робіт;
 - при необхідності евакуювати повітряне судно або його частини для проїзду або інших потреб;
 - заслухати інформацію посадових осіб, які першими прибули на місце авіаподії;
 - заслухати повідомлення керівників пошуково-рятувальної служби та місцевих органів влади;
 - заслухати інформацію експлуатанта повітряного судна;
 - зробити першопочаткове донесення про авіаподію в Державний департамент авіації (Укравітранс), органи прокуратури, МВС, відповідні профспілки.

При проведенні першочергового організаційного засідання голова Комісії зобов'язаний:

- заслухати повідомлення посадових осіб про вже проведену роботу;
- призначити начальника штабу;
- призначити голів трьох підкомісій;
- обговорити плани роботи Комісії і всіх підкомісій;
- визначити засоби зв'язку і транспорту для учасників розслідування;
- координувати роботу учасників розслідування;
- контролювати роботу підкомісій;
- подавати запити щодо необхідних матеріалів у різні відомства;
- давати розпорядження усім учасникам розслідування;
- доповідати про хід розслідування особі, яка призначила Комісію;

- залучати до розслідування необхідних спеціалістів;
- організувати відправку об'єктів на дослідження;
- після завершення робіт скласти акт розслідування.

Окрім названих вище зобов'язань, голова Комісії наділений певними правами:

- приймати остаточне рішення з усіх питань;
- рекомендувати проведення термінових заходів із забезпечення безпеки польотів;
- вимагати проведення необхідних випробувань і досліджень;
- звільняти від виконання службових обов'язків осіб, які не забезпечили безпеку польотів;
- вимагати від всякого відомства необхідні матеріали з питань розслідування авіаційної події;
- запрошувати до роботи експертів з різних галузей знань;
- давати вказівки про ліквідацію недоліків, що були виявлені у процесі розслідування та ін.

Після закінчення розслідування голова Комісії представляє у вищий орган на затвердження підписаний усіма членами Комісії акт про результати завершеного розслідування і разом з керівництвом вищого органу управління або особовим складом підприємства, на території якого відбулася авіаподія, проводить аналіз обставин і причин авіаподії.

§8. Права і обов'язки членів Комісії та інших учасників розслідування авіаційної події

У процесі розслідування всі члени Комісії мають однакові права у вивченні різних питань, що мають відношення до авіаподії. Вони зобов'язані особисто брати участь у роботі однієї із підкомісій і виконувати всі розпорядження і вказівки керівництва Комісії. На своїй ділянці роботи член Комісії несе повну відповідальність за всебічне, повне і об'єктивне розслідування авіаційної події. Під час виконання своїх зобов'язань він має право знайомитися із усіма матеріалами, що стосуються конкретного розслідування, а також вносити свої пропозиції відносно участі в розслідуванні окремих спеціалістів і експертів.

Крім того, член Комісії візує протоколи засідань, вимагає уточнення незрозумілих або сумнівних формулювань, а при незгоді з висновками Комісії зобов'язаний дати щодо нього свою «особливу думку».

У ході розслідування члену Комісії надається право:

- знайомитися з усіма матеріалами, що мають відношення до авіаподії;
- вносити пропозиції з покращення роботи Комісії;

- вносити пропозиції по залученню фахівців і експертів з інших галузей знань та з проведення певних випробувань і досліджень;
- візувати протоколи засідань;
- письмово відобразити свою «особливу думку» у протоколах засідань Комісії;
- вимагати уточнень і пояснень незрозумілих формулювань;
- при незгоді з висновками акта Комісії, відмовлятися від його підписування, але потрібно додати свою «особливу думку»;
- вимагати необхідних додаткових матеріалів і документів до акта розслідування та ін.

Голова підкомісії визначає напрямок виконання намічених робіт у робочих групах, координує плани їх роботи та організовує обговорення результатів дослідження на засіданнях підкомісії.

Він несе відповідальність за повноту і об'єктивність розслідування, за якість оформлення документів (звіти робочих груп та ін.). Також в обов'язки голови підкомісії входить проведення інструктажу з техніки безпеки, особливо під час проведення робіт на місці події з пожежею. Він готує пропозиції для направлення на дослідження різних об'єктів авіаційної техніки, а також інші питання, що виникають у ході роботи.

Голова підкомісії має право давати обов'язкові для виконання розпорядження усім спеціалістам, які входять до складу його підкомісії і її робочих груп, а також посадовим особам авіапідприємств з питань розслідування, що відносяться до компетенції підкомісії.

Начальник штабу Комісії безпосередньо підпорядкований голові Комісії. Він керує роботою начальників штабів підкомісій. Вся їх робота пов'язана з підготовкою документів і закінчується розсилкою їх за відповідними адресами. Саме тому від правильної і компетентної організації роботи штабу Комісії багато в чому залежить успіх роботи усієї Комісії з розслідування авіаподії.

У обов'язки начальника штабу Комісії входить організація взаємодії між окремими підрозділами Комісії та контроль за їх матеріально-технічним забезпеченням. Він проводить інструктаж з головами підкомісій і начальниками штабів підкомісій з правильного оформлення документів і відповідних матеріалів; надає допомогу членам підкомісій і експертам у підготовці і оформленні документів, контролює вчасність їх надходження.

Начальник штабу Комісії оформляє і комплектує матеріали розслідування для розсилки їх відповідним адресатам, а також готує засідання Комісії і веде протокол.

Експерт проводить роботу з дослідження речових доказів, матеріалів і документів з питань, які належать до його компетенції. Експерту, залученому

до роботи в Комісію з розслідування авіаподії, надається право знайомитися з речовими доказами, матеріалами і документами, що відносяться і мають значення для прийняття правильного висновку експертом. Експерт може не входити до складу підкомісії, груп або підгрупи. У такому випадку він самостійно працює над вирішенням конкретного питання, що поставлено перед ним, але зобов'язаний за результатами свого дослідження дати письмовий висновок з відповідним оформленням.

Експерт має право вносити пропозиції про направлення на дослідження окремих вузлів і деталей повітряного судна, інших речових доказів, але із зазначенням мети такого дослідження. Як і кожен інший учасник розслідування, експерт несе повну відповідальність за всебічне і об'єктивне дослідження тих питань, вирішення яких належить до його компетенції.

§9. Поняття авіаційної травми та їх різновиди

Авіаційною травмою називають пошкодження, що виникають у членів екіпажу, пасажирів та інших осіб у процесі експлуатації і обслуговування літаків. Частіше за все такі пошкодження отримують особи, що знаходяться усередині літака при падінні його на землю.

Залежно від умов і обставин авіаподії авіаційні травми поділяють на наступні види:

- 1) травма усередині літака під час польоту;
- 2) травма при покиданні літака під час польоту;
- 3) травма усередині літака при падінні його на землю;
- 4) травма усередині літака, який знаходиться на землі;
- 5) травма людей, які знаходяться на землі за межами літака.

Характер і тяжкість отриманих травм усередині літака при падінні його на землю залежить в основному від висоти, швидкості і кута падіння, а також від того, чи супроводжується удар літака об землю вибухом і пожежею.

Під час зіткнення літака із землею пошкодження у членів екіпажу і пасажирів утворюються від ударів об окремі частини кабіни та салону з наступним здавленням і здушенням різних частин і органів тіла уже зруйнованими, змішеними і виступаючими частинами конструкції літака. При цьому виникають численні грубі рвані рани з глибоким ушкодженням різних органів і частин організму, аж до зруйнування всього тіла, з відривом рук, ніг, голови, розтинання порожнин тіла та руйнуванням і викидом назовні внутрішніх органів.

А якщо удар літака об землю супроводжується вибухом і пожежею, то тіла постраждалих в основному повністю зруйновані. Уламки літака і окремі ча-

стини тіл загиблих можуть бути розкидані на місцевості у радіусі 500 м. При цьому на місці авіаподії знаходяться окремі куски (шматки) шкіри, уламки кісток, обривки м'язів, кусочки розірваних внутрішніх органів. Всі ці знайдені залишки зазвичай дуже брудні, змішані з болотом, вимазані паливо-мастильними матеріалами, а нерідко і обвуглені, якщо знаходились в самому осередку пожежі.

У тих випадках, коли вибух літака відбувся у повітрі під час польоту, то його уламки, тіла і залишки загиблих бувають розкидані на дуже великій площі, аж до 10 км².

При огляді трупів і їх залишків на місці авіаподії, необхідно звертати увагу на виявлення первинних ушкоджень, що виникають у пілота і його команди від ударів об окремі деталі обладнання і предмети інтер'єра кабіни (ручки штурвала, колонку, вузол кріплення колонки до штурвала, бокову стінку кабіни, підлокотники крісла, педалі управління тощо) ще до руйнування літака. Наявність цих пошкоджень дає можливість встановити стан членів екіпажу, їх місце розташування в кабіні, позу і характер виконання ними робочих операцій у момент зіткнення літака із землею.

Від удару об штурвал, вузол кріплення колонки до штурвала, приборну дошку, як правило, первинні пошкодження (травми) виникають на обличчі пілота; від впливу дії ручок штурвала – на кістях рук; удар об підлокотники крісла супроводжується пошкодженням на бокових поверхнях грудної клітки; від впливу дії педалей виникають пошкодження м'яких тканин і кісток стопи, а на підшвах взуття можуть залишатися відбитки рельєфу педалей.

Передача енергії удару по вісі кінцівок ніг приводить до виникнення загнаних (забитих) переломів довгих трубчатих кісток на ногах. У результаті такого значного зміщення кісток по осі кінцівок ніг, вони (переламані кістки) розривають м'язи, шкіру і виступають із рваних ран.

При ударі літака об землю під невеликим кутом (наприклад, при спробі посадити літак) виникають пошкодження, що в основному пов'язані з впливом дії не ударних, а інерційних сил – великі різноманітні рвані рани, іноді відриви голови і кінцівок від тулуба, який був зафіксований ремнями, або майже повне розділення тулуба на рівні ременів.

Травма усередині літака, який знаходиться на землі, може виникнути при зіткненні двох літаків, що переміщаються по аеродрому або літака з автомобілем, що рухається по злітній смузі, а також під час вибуху та пожежі на борту та під час проведення різних ремонтно-профілактичних робіт.

Травми людей, які знаходяться на землі за межами літака, можуть зчинитися лопастями працюючого гвинта; передньою кромкою крила; колесами шасі при русі літака по землі; струменем розпечених газів; при затягуванні тіла у повітрязаборник працюючого реактивного двигуна, а також при падінні літака на землю за умови, що там якраз перебували люди.

А при скоєнні диверсійних актів, пов'язаних із захопленням лайнера, на тілах загиблих осіб можна виявити вогнепальні кулеві поранення, осколкові поранення, а іноді колото-різані рани.

§ 10. Особливості огляду місця авіаподії і трупа (залишків трупів) при авіаційній катастрофі

На місці падіння багатомісного літака, як правило, знаходиться велика кількість трупів або їх залишків, які розкидані на значній території. Тому огляд такого місця події проводить не один, а спеціальна група слідчих із групою лікарів-спеціалістів у галузі судової і авіаційної медицини. Бажано, щоб у великих судово-медичних установах такі групи були сформовані завчасно, а експерти, які входять до їх складу, уже заздалегідь були готові до роботи на місці авіаційної катастрофи і до проведення судово-медичних експертиз.

Після загального огляду місця авіаційної катастрофи, що проводить старший слідчої групи, визначають межі місцевості, що підлягає огляду, складають план-схему і вирішують, який із способів для цього місця події найкраще підходить. Але, оскільки територія огляду місця має великі межі, то в основному її розділяють на окремі ділянки, огляд яких доручається окремим членам групи слідчих і експертів.

По ходу огляду визначається точне місцеположення і взаєморозташування всіх виявлених об'єктів (уламків літака, трупів чи залишків трупів, особистих речей, одягу, взуття тощо), які відмічаються на плані. При знайденні окремих частин тіла людини, лікар повинен визначити їх анатомічну належність, виявити і описати їх характерні особливості і індивідуальні ознаки, які згодом допоможуть при встановленні особи, вказати, на яких поверхнях цих частин виявлені сліди дії вогню чи обвуглення. Тут же, на місці виявлення, всі знайдені об'єкти маркеруються (нумеруються) і розміщуються в окремі ємності (ящики, пакети, мішки та ін.), в яких вони доставляються у морг для проведення судово-медичного дослідження. Присвоєний номер об'єкта, що уже знаходиться в ємності, переноситься на план місця авіаподії.

Категорично забороняється вилучення документів, особистих, цінних речей та інших предметів із залишків трупів, оскільки саме завдяки ним значно легше в подальшому здійснювати впізнання таких трупів.

Якщо на місці авіаподії знаходяться дерева, то вони також підлягають огляду, бо нерідко окремі уламки літака, трупи або їх частини можуть бути знайдені на гілках дерев.

На кистях і стопах кінцівок, знайдених на місці події, необхідно шукати ознаки первинних пошкоджень, які підлягають докладному опису. По

кількості виявлених кистей і стоп визначають мінімальну кількість загиблих людей.

Нерозчленовані трупи оглядаються і описуються за загальноприйнятими правилами. Якщо особа не встановлена, то їй також присвоюється черговий номер. На таких трупах потрібно детально описати трупні зміни, необхідні для визначення часу настання смерті. Саме таке питання найчастіше ставиться перед судово-медичною експертизою по таких справах.

При огляді та маніпуляціях з трупами і їх останками необхідно проявляти обережність, оскільки в них могли застрягнути гострі осколки металу та скла, якими легко поранити руки.

При катастрофах спортивних, вантажних та інших літаків на місці їх падіння знаходяться тільки трупи пілота та інших членів екіпажу. У цих випадках необхідно точно зафіксувати положення кожного трупа в кабіні літака або серед його уламків, особливо по відношенню до приладів управління та інших частин інтер'єра кабіни. Старанно і охайно оглядається і описується одяг, спеціальне оснащення, захисні шоломи, кисневе обладнання, стан замка прив'язної системи, наявність парашутів.

Пожежа в літаку в основному призводить до того, що у результаті тривалої дії вогню м'які тканини і кістки, що знаходяться близько під шкірою, згорають повністю, у зв'язку з чим виникає проривання великих порожнин (черевної, плевральної, порожнини черепа), оголюються суглоби, поверхня тіла обвуглюється, покривається копоттю. Під впливом вогню теплове заляккання і затверділість м'язів супроводжується згинанням кінцівок рук і ніг у результаті чого труп набуває позу «боксера».

При опіках і закопченні обличчя необхідно вказати, чи є вони суцільними, чи відсутні, особливо навколо складок очей і в інших складках обличчя, що свідчить про прижиттєве знаходження в осередку пожежі. Необхідно відмітити, чи нема копоті та інших сторонніх (побічних) нальотів на внутрішніх поверхнях кабіни чи на її уламках.

Лікаря-спеціаліста, який допомагає слідчому в огляді місця падіння літака, повинно цікавити місцезнаходження уламків із слідами біологічного характеру – плями крові, куски тканин тіла, особливо треба звертати увагу на їх защемлення у деформованих конструкціях літака. Розташування, форма і розміри слідів крові на уламках кабіни, на одязі пілота дозволяють отримати уявлення про положення тіла у момент травми і механізм утворення первинних пошкоджень.

Защемлення частин тканин тіла в уламках літака дозволяє визначити, яка саме частина тіла пілота знаходилась в контакті з конкретними деталями (частинами) літака.

При огляді літака необхідно дотримуватись максимальної обережності. Навіть тоді, коли пожежа погашена, пальне, що витікло, може загорітися знову, ємності, з легкозаймистою сумішшю, можуть вибухати; в задимленій кабіні або салоні можна отруїтися високотоксичними газами, що утворюються при горінні синтетичних матеріалів. Від пожежі метал (дюраль) стає крихким, тому людина в кабіні або в салоні літака може провалитися через підлогу або бути придавленою обваленою стелею чи стінкою.

§ 11. Вилучення речових доказів при огляді місця авіаційної події

Вибух літака при ударі об землю приводить до повного його руйнування і, звичайно, до зруйнування тіл членів екіпажу і пасажирів. У таких випадках при огляді місця авіаподії поруч з окремими вузлами і агрегатами літака можна виявити невеликі, а іноді дріб'язкові і крихтіні об'єкти біологічного походження (куски м'язів, шматки шкіри, уламки кісток, частини внутрішніх органів тощо), які і є, по суті справи, об'єктами дослідження і речовими доказами, а отже, підлягають фіксації і вилученню.

Слідчий на своєму шляху огляду місця авіаподії зустрічає багато та різних за значенням, величиною і походженням об'єктів. За своїм походженням всі вони мають відношення до окремих вузлів і агрегатів зруйнованого літака, до особистих речей і предметів постраждалих пасажирів та об'єктів біологічного походження. Як уже відмічалось вище, ці об'єкти, як правило, розкидані на значній площі, що може вимірюватися у декілька кілометрів. І все це треба уважно оглянути, щоб не пропустити і не втратити тих об'єктів, які іноді уявляються незначними, дріб'язковими, а згодом, коли всі питання з'ясуються, видаються, що вони мали важливе значення. Щоб не допустити подібного, практикою вироблені деякі рекомендації. Зокрема, рекомендовано всі авіаподії оглядати при денному освітленні. Якщо авіаподія сталась у темний період доби, то з прибуттям на місце події (після з'ясування основних обставин справи), краще зачекати до світанку, щоб не пошкодити дрібні об'єкти і їх мікрочастинки.

Звичайно, кожен огляд авіаподії потребує багато часу, знань і умінь, щоб правильно і ефективно застосувати саме ті способи і методи виявлення, фіксації і вилучення речових доказів, які необхідні для їх подальшого дослідження і встановлення істини по справі. Для цього науковцями у галузі криміналістики розроблені уніфіковані криміналістичні валізи, кожна з яких має своє специфічне призначення і укомплектована спеціальними засобами криміналістичної техніки для виїзду і огляду різних місць подій.

Так, трупи і їх частини фотографують за правилами, розробленими криміналістичною фотографією, проводять відеозапис, оглядають і описують їх у тому положенні, в якому вони залишались після авіакатастрофи. Всі дрібні об'єкти і їх мікрочастинки фотографують з застосуванням масштабної лінійки. Вивчене і зафіксоване положення трупа і його частин переноситься (відмічається) на складену план-схему з позначенням на ній послідовного їх розташування і нумерації. Під час огляду і використання засобів криміналістичної техніки необхідно добре усвідомити, де знаходяться об'єкти дослідження, а де – речові докази. І тільки після з'ясування цих двох важливих юридичних понять можна зосереджуватися на їх вилученні і пакуванні, про яку описано при розгляді питання «Особливості огляду місця авіаподії і трупа (залишків трупів) при авіаційній катастрофі».

Для встановлення стану здоров'я пілота після авіакатастрофи може допомогти гістологічне дослідження внутрішніх органів – серця, печінки, жовчного міхура, нирок тощо, тому всі, навіть дрібні їх частини, що виявлені, наприклад, при падінні одномісного літака, повинні бути вилучені за допомогою лікаря.

При повному руйнуванні тіла в основному не вдається отримати кров для її дослідження на наявність кількості етилового спирту і карбоксигемоглобіну. У таких випадках беруть тканину м'язів із глибоких шарів, що не зазнали безпосередньої дії полум'я у кількості не менше 300 г для кожного дослідження. Насичення останків тіла керосином не перешкоджає визначенню в них етилового спирту і карбоксигемоглобіну. В основному м'язи для судово-хімічного дослідження бере судово-медичний експерт при дослідженні трупів і їх залишків у морзі. Але коли виникає необхідність отримати терміновий результат, їх (м'язи) можна узяти на місці події в чисту скляну банку і направити з посильним на експертизу у судово-хімічну лабораторію.

Для вирішення питання про положення, позу пілота і його характер дій (рухів) під час зіткнення літака із землею, необхідно провести дослідження кистей і ступнів, виявлених на місці події, а також рукавичок і взуття. Ці об'єкти після їх маркування і детального опису у протоколі направляють на судово-медичне дослідження в окремих пакетах.

Уламки літака, на яких знаходяться сліди крові або в яких затиснуті частини тканини тіла, також підлягають вилученню. Плями крові, частинки біологічного походження (після їх висушення на повітрі) необхідно прикрити чистою поліетиленовою плівкою або папером, краї яких закріпити скотчем. На пакетах біологічного походження повинно бути зроблено запис про їх точне місцезнаходження, з якого вони були вилучені.

§12. Основні питання, що вирішуються судово-медичною експертизою при авіаційній травмі

Для проведення судово-медичної експертизи при отриманні авіаційної травми, на вирішення експерта найчастіше ставлять наступні питання:

1. Який був стан здоров'я пілота та інших членів екіпажу перед польотом? Чи не погіршився він під час польоту?
2. Які пошкодження виявлені на трупах членів екіпажу, механізм їх виникнення та від дії яких основних частин кабіни вони утворилися?
3. Яка послідовність утворення цих пошкоджень?
4. Чи можуть бути ці пошкодження прижиттєвими?
5. Чи знаходились при житті члени екіпажу у вогнищі пожежі?
6. У яких позах знаходились пілот та інші члени екіпажу у момент зіткнення літака із землею?
7. Чи знаходився пілот на своєму робочому місці і чи намагався він керувати літаком?
8. Чи виявлено в крові і тканинах постраждалих членів екіпажу етиловий спирт, якщо так, то в якій кількості?
9. Яка причина смерті членів екіпажу, коли і як швидко вона наступила?
10. Чи нема на трупах пілота та інших членів екіпажу вогнепальних або колото-різаних ран, а також пошкоджень, які не відносяться до авіаційних травм?
11. Якому конкретно члену екіпажу, чи кому із пасажирів належать виявлені останки тіла, предмети спорядження, одягу та взуття?
12. Чи нема на зовнішніх поверхнях літака слідів крові, якщо є, то яка її видова належність? Чи не може бути ця кров кров'ю птаха? та ін.

Питання за номером 12 підлягає вирішенню експертами судово-біологічного відділення Бюро судово-медичної експертизи.

Окрім названих вище питань, на розв'язання експерта можуть бути поставлені й інші питання; все залежить від обставин і результатів розслідування та розкриття авіасправи.

§13. Приклади із практики розслідування авіаційних подій у цивільній авіації

1. 12 листопада 2001 р. через декілька хвилин після зльоту з Нью-Йоркського аеропорту Дж. Кеннеді зазнав катастрофи аеробус А 300-600 авіакомпанії American Airlines, що виконував рейс 587 за маршрутом Нью-Йорк—Санта-Домінго в Домініканській Республіці. У катастрофі загинули всі 260 осіб, що знаходилися на борту лайнера і 5 осіб на землі.

Як з'ясувала комісія з розслідування авіакатастрофи, що складалася з представників фірми-розробника (французького бюро з розслідувань авіаподій) та американської комісії з розслідувань NTSB USA, за 2 хвилини до старту аеробуса А 300-600 почав розбіг літак Боїнг 747-400 авіакомпанії Японії. Як було встановлено комісією, служба управління повітряним рухом аеропорту суворо виконувала всі процедури зльоту літаків, у тому числі і норми розділення в часі двох послідовно злітаючих повітряних суден. За розрахунками проміжок часу між стартом «Боїнга» і «аеробуса» становив 1 хв. 45 сек.

При розшифровці записів мовного кабінного самописця встановлено, що через 107 сек. після старту в кабіні пілотів прозвучав дивний звук гуркотіння. Ще через 7 сек. командир повітряного судна зробив зауваження про несподівану зустріч з кільватерним струменем (течією) повітря. На 121 секунді в кабіні знову почувся такий самий дивний гуркіт. Через 4 сек. після цього гуркоту другий пілот встановив максимальну тягу двигунів, а на 127-й секунді в кабіні пілотів прозвучали зауваження про втрату керованості літаком. Запис мовного самопису припинився на 144-й секунді. Останній сигнал бортового відповідача було зареєстровано, коли літак набрав висоту 900 метрів.

Уламки літака було знайдено в містечку Рокуейс у районі Куїнс Нью-Йорка, причому кіль та кермо напрямку відокремились першими і впали попереду основної групи уламків. Уламки загиблого А 300-600 були розсіяні вздовж траєкторії руху повітряного судна на відстані 1300 м від місця удару об землю. Найпершим агрегатом, що відокремився, був кіль, що заглибився у воду затоки Ямайка, за ним на відстані 200 м було знайдено кермо напрямку. Двигун №1 (лівий) відірвався від літака і був знайдений на відстані 210 м від місця удару корпусу повітряного судна об землю, поруч з газовою станцією; двигун №2 (правий) втрапив у човен позаду житлового будинку на відстані 240 м від кратера.

Уже потім з'ясувалось, що потерпілий аеробус А 300-600 раніше потрапляв в інтенсивну атмосферну турбулентність. Це трапилось 28 листопада 1994 року, коли літак проходив курсом на висоті 10500 м за маршрутом Барбадос–Пуерто-Ріко. Він потрапив у такий жорсткий шторм, що 47 осіб із 221 особи, які знаходились на борту, отримали різного ступеню травми. Але ніяких пошкоджень в конструкції повітряного судна тоді виявлено не було.

За словами свідків, літак, що набирав висоту над квадратом Куїнс, раптом нахилився і почав «хитатися» з боку на бік, з нього посипались якісь частини, потім він закрутився в спіралі, увійшов у піке і зіткнувся із землею.

Після вивчення уламків літака і обставин катастрофи, дослідники прийшли до висновку, що в польоті при наборі висоти у аеробуса А 300-600 сталося зруйнування хвостового оперення.

На думку голови комісії NTSB, головною причиною була близькість, Боїнга 747-400, який щойно пролетів, у результаті чого аеробус потрапив у турбулентну течію повітря.

Проблеми безпеки польотів: випуск 1. — М.: Вид-во Російської Академії Наук, 2002.

2. 1 грудня 1974 р. літак авіакомпанії TWA, що виконував рейс 514, здійснив заходження на посадку в напрямку аеропорту Даллас, Вашингтон. Заходження проходило у хмарах і в умовах турбулентності. Екіпаж цього літака неправильно зрозумів дозвіл служби Управління повітряного руху (УПР) і знизився передчасно до висоти кінцевого етапу заходження на посадку, тобто нижче мінімально безпечної висоти для цієї місцевості, в якій проходив політ.

У результаті літак зіткнувся з верхівкою скелі Вірджинія і всі, хто знаходився на борту судна загинули.

При розслідуванні цієї авіаційної події прийшли до несподіваного та прикрого висновку. Виявляється, що за шість тижнів до зазначеної авіаційної події екіпаж авіакомпанії United Airlines зазнав такого ж непорозуміння і ледь уникнув зіткнення з цією ж скелею під час заходу на посадку вночі. Вони доповіли про цей інцидент у щойно створену інформаційну систему авіакомпанії для внутрішнього користування. Після чого було опубліковано застереження для всіх пілотів авіакомпаній.

На жаль, на той час не існувало обміну інформацією. Внаслідок авіаподії з авіакомпанією TWA було визначено, що подібна інформація з авіаційної безпеки повинна бути надбанням всього авіаційного співтовариства. Таким чином, народилась ідея про створення національної інформаційної системи по забезпеченню авіаційної безпеки.

Проблеми безпеки польотів. — Випуск 8. — М.: Вид-во Російської Академії Наук, 2001.

3. 19 грудня 1997 р. Літак «Боїнг 737-300» досягнув майже звукової швидкості і несподівано впав униз, зіткнувшись з водною поверхнею річки Місі Рівер. При цьому загинули всі 97 пасажирів та 7 членів екіпажу, що знаходилися на борту. Боїнг було виготовлено в США, а належав він авіакомпанії Індонезії.

Індонезійський Національний Комітет з Безпеки на транспорті опублікував свій кінцевий звіт про авіаційну подію, в якому розповідається про те, що комітет не в змозі визначити причини переходу цього повітряного судна з крейсерського ешелону польоту на пікерування носом донизу, а також на причини зупинки бортових самописців, і що «розслідування не дійшло до будь-якої думки, щоб пояснити причину такого випадку».

У свою чергу, американці заявили, що немає ніяких механічних пошкоджень, що стосуються літака або відмов, щоб були причиною пригоди або сприяли її виникненню. Екіпаж не доповідав про наявність будь-якої проблеми диспетчерам УПР і не подавав сигналів лиха, як це повинно бути за стандарта-

ми в аварійній ситуації. Більше того, повний аналіз показує, що немає жодного механічного пошкодження в конструкції або системах управління повітряного судна, внаслідок чого міг би змінитися рух цього літака через зафіксовані радаром точки траєкторії, а тому авіаподію може бути пояснено умисними діями пілота з метою самогубства.

Згодом комісія підтвердила, що профіль літака відповідає безперервній ручній дії на органи управління, направлений на навмисне опускання носу літака, причому встановлено, що триммер горизонтального стабілізатора було встановлено в максимальному граничному положення (опускання носа донизу) під час удару об земну поверхню.

Проблеми безпеки польотів. – Випуск 4. – М.: Видав-во Російської Академії Наук, 2001.

4. Перевантаження літака – причина аварії

У серпні 1997 р. вантажний літак ДС-8-60 при зльоті в аеропорту Майами потерпів аварію, у результаті чого впав на землю й розбився. Як пізніше з'ясувалось, компанія, що проводила завантаження літака, вчинила декілька помилок з розміщенням контейнерів, що привело до того, що центр ваги повітряного судна вийшов за межі експлуатаційної центровки, а екіпаж не звернув на це уваги і не зробив необхідної перевірки. Ця подія викликала небувалый шок у всій індустрії вантажного авіаперевезення. Після цієї авіакатастрофи Федеральне авіаційне управління США FAA зобов'язало авіакомпанії приділяти більшу увагу технології завантаження повітряних суден, точніше зважувати і завантажувати вантаж, а також більш ретельно підходити до навчання і тренувань екіпажу.

Більшість розслідувань інцидентів і аварій у вантажній авіації за останнє десятиріччя дозволяє зазначити, що необхідно більш пильно і точно проводити перевірку ваги і центровку повітряних суден перед кожним злетом.

Так, у січні 1996 р. потерпів катастрофу літак АН-32 у Кіншасі (Заїр), при цьому тільки на землі загинуло 237 осіб. Підозра упала на вихід центровки за межі допустимості, однак офіційних роз'яснень причини цієї авіаподії так і не надійшло.

У липні 1993 р. у Кватарі (Катер) розбився «Боїнг-747». У висновку розслідування цієї авіаподії було прямо указано, що відбулося зсунення вантажу, у результаті чого виникли проблеми з центровою.

У 1991 р. у Луанді зазнав катастрофу літак Локхід-328 В/100 «Геркулес», у результаті чого загинуло 10 осіб. З неофіційних джерел надійшла інформація про зсунення вантажу і виходу центровки за допустимі межі.

У 1989 р. екіпаж літака Боїнг-747 одразу ж після злету повідомив про виникнення проблеми з управлінням літака. Дали дозвіл іти на посадку. Літак зробив коло і здійснив посадку в аеропорту вильоту, але при цьому отримав механічні пошкодження.

Як потім з'ясувалось, причиною цього інциденту стало перевантаження літака на 3314 кг.

Немало факторів так чи інакше відноситься до проблеми забезпечення безпеки вантажних авіаперевезень. Кожне потенційне порушення правил вантажних перевезень необхідно ретельно ідентифікувати і тут же ефективно нейтралізувати.

Міжнародна організація з авіаційної безпеки FSF у березні 1999 року опублікувала статтю, в якій визначила, що однією з найбільш суттєвих причин авіаподій з вантажами повітряних суден є значне відхилення від діапазонів рекомендованих центровок. FSF при цьому особливо наголошує, що у багатьох випадках особа, яка несе відповідальність за безпеку польотів, у дійсності (на практиці) не має можливості перевірити точність ваги вантажу і центровку повітряного судна перед зльотом. Окрім цього, такій особі дуже важко контролювати якість процесу завантаження літака.

Ще задовго до епохи масового перевезення вантажів повітряним транспортом стало очевидним, що проблема ваги і балансування стане критичним компонентом безпеки польотів. Але як би там не було, у будь-якому випадку, розрахунок ваги і балансування залишається залежним від двох факторів:

- 1) достовірне, точне використання вагового обладнання;
- 2) професійна майстерність обслуги.

Проблеми безпеки польотів. – Випуск 6. – М.: Вид-во Російської Академії Наук, 2001.

Контрольні запитання та завдання для самоперевірки

- Розкрийте поняття «особливої специфіки» роботи на транспорті і як вона впливає на розслідування злочинів?
- Які Ви знаєте категорії людей, що мають схильність до скоєння злочину?
- Яке значення має фактор на транспорті?
- Дайте криміналістичну характеристику розкраданню на транспорті.
- Які Ви знаєте основні способи (шляхи) розкрадань, що здійснюються на транспорті?
- Назвіть основні ознаки розкрадання.
- Назвіть першочергові слідчі дії та оперативно-розшукові заходи у справах про розкрадання вантажів на транспорті.
- Які Ви знаєте причини і умови, що сприяють злочинним посяганням на вантаж?
- Розкрийте поняття кишенькових крадіжок і шахрайства. Які Ви знаєте форми шахрайства на транспорті?

- У чому основна суть специфіки допиту свідка на транспорті та його відмінність від звичайного допиту?
 - Назвіть основні ознаки, що вказують на місце скоєння злочину.
 - Назвіть види ДТП і дайте їм характеристику.
 - Які питання необхідно встановити на початковій стадії ДТП?
 - Назвіть об'єкти огляду ДТП.
 - Які питання вирішуються на наступній стадії розслідування ДТП?
 - Які Ви знаєте етапи попередження авіаційних подій, що передбачені Положенням про службове розслідування авіаподій?
- Дайте визначення авіаційній події.
- Назвіть основні принципи і етапи розслідування авіаподії.
- Назвіть основні напрямки і рекомендації з розслідування авіаподій у цивільній авіації.
 - Розкрийте класифікацію авіаційних подій та інцидентів.
 - Яких заходів повинні вжити місцеві посадові особи до приїзду Комісії з розслідування авіаподії?
 - Які Ви знаєте категорії Комісій з розслідування авіаподій, а також їх основні повноваження?
 - Розкрийте поняття і основні завдання льотної, інженерно-технічної і адміністративної підкомісії.
 - Назвіть і дайте характеристику основним розділам заключного акту з розслідування авіаподії.
 - Які Ви знаєте приклади із практики розслідування авіаподій у цивільній авіації?
 - Які Ви знаєте види авіаційних травм?
 - Дайте характеристику авіаційній травмі при залишенні літака під час його польоту.
 - Що необхідно знати слідчому з особливостей огляду місця авіаподії і трупа (останків трупів)?
 - Які Ви знаєте рекомендації з вилучення речових доказів при огляді місця авіаподії?
 - Назвіть основні права і зобов'язання голови Комісії з розслідування авіаційної події.
 - Назвіть основні права і зобов'язання членів Комісії та інших учасників розслідування авіаційної події.

Література до теми: див. список рекомендованої літератури за п./№ (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 17, 18, 23, 24, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 42, 44, 45, 48, 49).