Митрофанова Алёна Андреевна. Криминалистическое обеспечение первоначального этапа расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ): актуальные проблемы теории и практики: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.12 / Митрофанова Алёна Андреевна;[Место защиты: ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина»], 2017

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Криминалистическая характеристика преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 20**

1.1. Преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта как объект криминалистического исследования 20

1.2. Особенности формирования криминалистической характеристики преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 35

1.2.1. Характерные криминалистически значимые свойства и качества личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 39

1.2.2. Иные элементы криминалистической характеристики преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 47

**Глава 2. Общие положения организации первоначального этапа расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 62**

2.1. Обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 70

2.2. Особенности возбуждения уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, типичные следственные ситуации и особенности организации первоначального этапа расследования 91

2.3. Актуальные проблемы взаимодействия следственных органов с комиссией Межгосударственного авиационного комитета при расследовании авиационных происшествий 112

**Глава 3. Особенности тактики подготовки и проведения отдельных следственных действий при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 128**

3.1. Тактические особенности подготовки и производства следственных осмотров при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 129

3.2. Тактические особенности производства допросов на первоначальном этапе расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 167

3.3. Проведение тактической операции «Опознание» на первоначальном этапе расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 182

**Глава 4. Использование специальных знаний в расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 200**

4.1. Формы использования специальных знаний при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 200

4.2. Особенности назначения судебных экспертиз по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 206

4.2.1. Судебно-технические экспертизы в области авиации при расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 207

4.2.2. Судебно-медицинские экспертизы трупов и живых лиц при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 218

4.2.3. Судебно-психологическая, судебно-психиатрическая и иные экспертизы при расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта 233

Заключение 253

Список литературы 258

Приложения 279

* [Преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта как объект криминалистического исследования](http://www.dslib.net/finans-pravo/kriminalisticheskoe-obespechenie-pervonachalnogo-jetapa-rassledovanija-narushenij.html#7723771)
* [Особенности возбуждения уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, типичные следственные ситуации и особенности организации первоначального этапа расследования](http://www.dslib.net/finans-pravo/kriminalisticheskoe-obespechenie-pervonachalnogo-jetapa-rassledovanija-narushenij.html#7723772)
* [Тактические особенности производства допросов на первоначальном этапе расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта](http://www.dslib.net/finans-pravo/kriminalisticheskoe-obespechenie-pervonachalnogo-jetapa-rassledovanija-narushenij.html#7723773)
* [Судебно-технические экспертизы в области авиации при расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта](http://www.dslib.net/finans-pravo/kriminalisticheskoe-obespechenie-pervonachalnogo-jetapa-rassledovanija-narushenij.html#7723774)

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.** В последнее десятилетие на территории Российской Федерации отмечается значительное, имеющее тенденцию к увеличению, количество промышленных, транспортных и иных техногенных аварий и катастроф, зачастую сопровождающихся многочисленными человеческими жертвами, существенным материальным ущербом и негативным воздействием на окружающую среду.

Так, анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации показывает неблагоприятную тенденцию роста числа авиационных происшествий. По данным Межгосударственного авиационного комитета (МАК)1, количество авиационных происшествий за прошедшие 10 лет выросло практически в два раза (с 23 происшествий, 13 катастроф в 2007 г. до 52 происшествий, 23 катастроф в 2016 г.). В целом за указанный период (2007–2016 гг.) на территории России произошло 334 авиационных происшествия, в том числе 177 катастроф.

Как заметил в своем интервью «Российской газете» Председатель Следственно  
го комитета РФ А.И. Бастрыкин: «Цифры на порядок выше, чем аналогичные показа  
тели по всем другим вместе взятым странам-участницам Межгосударственного со  
глашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства»2. За  
последние 10 лет в этих 11 странах (это государства из числа бывших союзных рес  
публик СССР) произошло 149 авиационных происшествий, из которых 61 авиаката  
строфа 3 . Проанализировав данные Межгосударственного авиационного комитета,  
А.И. Бастрыкин усмотрел основания для утверждения о системном кризисе

в обеспечении безопасности полетов в Российской Федерации. «На наличие серьезных проблем в отрасли, — подчеркнул А.И. Бастрыкин, — указывают и выводы, сделанные нашими следователями по результатам предварительного расследования причин авиационных катастроф и способствовавших им условий»4.

В настоящее время на состояние безопасности полетов негативное влияние оказывают такие факторы, как старение и износ парка авиационной техники в условиях увеличения интенсивности перевозок, снижение профессионального уровня авиационного персонала, пренебрежение требованиями безопасности со стороны авиаперевозчиков в угоду коммерческим интересам (в том числе, превышение нормативной загрузки воздушных судов, неоправданное стремление к экономии топлива), недостатки в организации летной работы. Допускается использование некондиционных горюче-смазочных материалов, контрафактных, неаутентичных авиадвигателей при ремонте авиационной техники и др.5

Между тем, изучение причин происшествий на воздушном транспорте позволяет сделать вывод, что в большинстве своем они обусловлены нарушениями и ошибками че-

1 Отчеты о состоянии безопасности полетов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Межгосударственного авиаци  
онного комитета. – URL: (дата обращения: 02.05.2017). В статистике  
не учтены события, связанные с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

2 Козлова Н. Неподъемная сила : Интервью Председателя Следственного комитета РФ Александра Бастрыкина «Россий  
ской газете» [Электронный ресурс] // Российская газета. – Федеральный выпуск. – 2016. – № 6943 (75). – URL:  
(дата обращения: 20.01.2017).

3 Отчеты о состоянии безопасности полетов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Межгосударственного авиаци  
онного комитета. – URL: (дата обращения: 02.05.2017).

4 Козлова Н. Неподъемная сила : Интервью Председателя Следственного комитета РФ Александра Бастрыкина «Россий  
ской газете» [Электронный ресурс] // Российская газета. – Федеральный выпуск. – 2016. – № 6943 (75). – URL:  
(дата обращения: 20.01.2017).

5 См.: Прокурорский надзор за исполнением законодательства на транспорте и в таможенной сфере : сборник метод. ма  
териалов / под общ. ред. А. Э. Буксмана. – М. : Генеральная прокуратура Российской Федерации, Академия Генеральной  
прокуратуры Российской Федерации, 2011. – С. 31.

ловека, которые являются последним звеном в цепочке факторов, приводящих к происшествиям. Так, в период с 2011 по 2015 гг. приблизительно 79 % авиационных происшествий явились следствием человеческого фактора, 19 % были связаны с отказами и неисправностями авиационной техники, и только 2 % — с неблагоприятным внешним воздействием. По предварительной оценке Межгосударственного авиационного комитета, в 2016 г. доля авиационных происшествий, обусловленных человеческим фактором, составила около 94 %6.

Статьей 263 Уголовного кодекса Российской Федерации предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, если такое нарушение повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, т.е. ущерба, сумма которого превышает один миллион рублей (часть первая), смерть человека (часть вторая), смерть двух или более лиц (часть третья).

Уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта возбуждается не так много (по данным Следственного комитета Российской Федерации за прошедшие три года было возбуждено всего 313 уголовных дел по ст.ст. 263, 263.1 УК РФ), однако в ходе их расследования следователи сталкиваются с существенными трудностями. Они обусловлены как редким характером преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта по сравнению с другими видами преступлений, так и спецификой самих авиационных происшествий: сложностью авиационной техники и системы управления безопасностью полетов, значительным числом пострадавших и погибших, трудоемкими и объемными экспертными исследованиями и т.д.

Анализ практики расследования преступлений указанного вида свидетельствует о том, что установление причин авиационных происшествий и выявление виновных лиц осложняются следующими специфическими обстоятельствами:

– по каждому авиационному происшествию в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации проводится обязательное независимое техническое расследование. Комиссия по расследованию авиационного происшествия нередко оттесняет на второй план следователя, который в соответствии с уголовно-процессуальным законом обязан проводить предварительное следствие для определения причин происшествия, установления наличия или отсутствия состава преступления и виновных в нем лиц;

– при расследовании преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта следователи не могут в полной мере использовать прежний профессиональный опыт и индивидуальные навыки, чтобы избрать оптимальную методику расследования, применить лично апробированную тактику производства отдельных следственных действий, т.к. уголовные дела данной категории в практике большинства следователей бывают достаточно редко;

– как правило, у следователей отсутствуют необходимые знания в области эксплуатации и ремонта авиационной техники, для получения которых им необходима помощь сведущих лиц — специалистов различных профилей: пилотов, авиадиспетчеров, штурманов, инженеров, авиационных врачей, которые такими знаниями обладают. Серьезные трудности имеются при подборе высококвалифицированных и независимых специалистов для привлечения их к участию в осмотре места происшествия и других следственных действиях, а также для производства экспертиз;

6 Отчеты о состоянии безопасности полетов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета. – URL: (дата обращения: 02.05.2017).

– на начальном этапе расследования зачастую сложно дать юридическую квалификацию произошедшему событию. Оно может содержать признаки различных преступлений: нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, террористического акта, диверсии, умышленного уничтожения или повреждения имущества. Вместе с тем очевидных данных, указывающих на конкретную противоправность расследуемого события, может и не быть7.

Изложенные обстоятельства, как представляется, обусловливают необходимость в разработке научно обоснованных рекомендаций по криминалистическому обеспечению расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, и особенно его первоначального этапа, т.к. именно в этот период собирается базовый доказательственный материал, и от того, насколько полно и качественно он будет собран, во многом зависит результат расследования. Данные рекомендации должны быть разработаны, как представляется, комплексно, системно и интегрально, на основе взаимодействия и взаимопроникновения криминалистики, уголовного материального и процессуального права, воздушного права, криминологии, судебной медицины, психологии и психиатрии.

**Степень разработанности темы исследования.** Первой работой, наиболее полно отражающей вопросы расследования авиационных происшествий, является методическое пособие «Расследование и предупреждение авиационных происшествий», вышедшее в свет в 1977 г. До издания данного пособия вопросы расследования авиационных происшествий, и в частности осмотра места авиационного происшествия, уже освещались в юридической литературе. Однако именно в методическом пособии 1977 г. нашли отражение особенности расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами всех видов (типов). В 1989 г. в Институте усовершенствования следственных работников при Прокуратуре СССР были изданы методические рекомендации по осмотру места авиационного происшествия и назначению экспертиз по данной категории дел.

В 2000 г. была защищена кандидатская диссертация Д.Н. Балашова на тему «Методика расследования преступных нарушений правил полетов или подготовки к ним в Вооруженных Силах РФ». Диссертационная работа посвящена особенностям авиационных происшествий с военно-воздушным транспортом, поэтому специфические вопросы расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами остались за рамками данного исследования.

Вопросы расследования авиационных происшествий в разное время рассматривались в работах Д.Н. Балашова, В.Г. Малинина, И.Ф. Пантелеева, С.Я. Розенблита, В.М. Ряшева, Ф.М. Терехова, В.М. Федорова, К.А. Шамраева, В.Е. Эминова и других авторов. Отдельные аспекты данной проблемы были затронуты также А.Н. Балашовым, А.А. Бол-даряном, А.И. Дворкиным, В.И. Елинским, М.И. Еникеевым, В.Н. Китаевой, Н.Н. Китае-вым, В.В. Колкутиным, С.М. Колотушкиным, П.Н. Коткиным, В.Д. Кормой, А.П. Онучи-ным, Б.Я. Петелиным, А.А. Сафоновым, В.П. Серегиным, Ю.В. Солодуном, Д.Ю. Яковлевым и другими учеными.

Высоко оценивая труды всех перечисленных авторов, отметим, что многие проблемы данного направления остаются нерешенными и требуют дальнейшего исследования. Так, в частности, до настоящего времени не выработано оптимальное с точки зрения криминалистики определение понятия «авиационное происшествие», отсутствует криминалистическая характеристика преступных нарушений правил безопасности движения и

7 См.: Расследование авиационных происшествий : метод. рекомендации, подготовленные Главным управлением криминалистики Следственного комитета при прокуратуре РФ. – М., 2009. – С. 3–4.

эксплуатации воздушного транспорта, основанная на обобщении современных эмпирических данных. Кроме того, с момента опубликования большинства работ, посвященных расследованию авиационных происшествий, прошел значительный период времени, в связи с чем отдельные рекомендации не в полной мере отражают современное состояние данного вопроса. Стремительное развитие авиационной техники, компьютерных и цифровых технологий, современные возможности криминалистической науки и судебных экспертиз привели к тому, что многие положения в специальной литературе устарели, изменились терминология и сам подход к расследованию уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

В основу диссертационной работы легли труды выдающихся ученых в области  
криминалистики, общей теории судебной экспертизы, уголовного процесса, уголовного  
права, криминологии, судебной медицины, психологии и психиатрии, принадлежащие:  
Т.В. Аверьяновой, Ю.М. Антоняну, О.Я. Баеву, Л.М. Бедрину, А.Р. Белкину,  
Р.С. Белкину, Т.С. Волчецкой, А.Ф. Волынскому, В.К. Гавло, Ю.П. Гармаеву, И.Ф. Гера  
симову, Л.Я. Драпкину, А.В. Дулову, М.И. Еникееву, В.Д. Зеленскому, Е.П. Ищенко, В.Н.  
Карагодину, А.М. Кустову, Д.В. Киму, А.Н. Колесниченко, В.Д. Корме, А.И. Коробееву,  
Ю.Г. Корухову, Г.М. Меретукову, И.П. Можаевой, В.А. Образцову, Ю.К. Орлову,  
А.А. Протасевичу, А.Р. Ратинову, Е.Р. Россинской, Д.А. Степаненко, А.И. Чучаеву,

В.И. Шиканову, Н.Г. Шурухнову, А.А. Эйсману, В.Е. Эминову, Н.П. Яблокову и другим ученым.

**Объект и предмет исследования**. Объектом диссертационного исследования является преступная деятельность лиц, нарушающих правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, поисково-познавательная деятельность следователей и научная деятельность по разработке криминалистической продукции, направленной на повышение эффективности расследования преступлений указанного вида.

Предметом исследования выступают закономерности механизма преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, возникновения информации о преступлении и его участниках, а также закономерности собирания, исследования, оценки и использования доказательств в расследовании данного вида преступлений.

**Цель и задачи исследования**. Цель исследования — разработать современную методику первоначального этапа расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, раскрыть основные элементы указанной методики и выйти на уровень формулирования научно обоснованных криминалистических рекомендаций, позволяющих повысить эффективность и качество расследования.

Для достижения поставленной цели в ходе диссертационного исследования предполагается решение следующих взаимосвязанных задач:

изучить теоретический материал, посвященный проблематике расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта;

исследовать имеющиеся в научной литературе понятия транспортного происшествия и сформулировать оптимальное с криминалистической точки зрения определение понятия авиационного происшествия;

разработать криминалистическую характеристику преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта;

определить обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта;

проанализировать и типизировать следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования преступлений данного вида;

рассмотреть вопросы организации расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта на первоначальном этапе;

проанализировать эффективность криминалистического обеспечения первоначального этапа расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта;

определить основные следственные действия, которые имеют наибольшее информационно-познавательное значение на первоначальном этапе расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта;

разработать криминалистические рекомендации по тактическим возможностям производства отдельных следственных действий при расследовании данного вида преступлений;

исследовать возможности использования специальных знаний, в том числе особенности назначения судебных экспертиз, при расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

**Методология и методы исследования.** Методологическую основу диссертационного исследования составляют положения диалектики о способности материи к отражению, о взаимосвязи и взаимообусловленности явлений.

Задачи, решаемые в диссертационном исследовании, определили комплекс общенаучных и частных научных методов исследования. При осуществлении диссертационного исследования применялись такие общенаучные приемы и методы, как анализ и синтез, индукция и дедукция, а также наблюдение, сравнение, моделирование, аналогия. В числе частнонаучных использовались формально-логический, системно-структурный, статистический методы. Составной частью методологической базы исследования явились социологические методы, такие как анкетирование и экспертное интервьюирование (метод экспертных оценок).

Применение указанных методов и приемов исследования позволило в комплексе проанализировать проблемы первоначального этапа расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта и на основе систематизации полученной криминалистически значимой информации разработать рекомендации и предложения.

**Нормативно-правовую базу исследования** составило действующее законодательство Российской Федерации в области обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий. Основу законодательства, регламентирующего вопросы обеспечения безопасности полетов, составляют Конституция РФ, международные договоры, участником которых является РФ, а также Воздушный кодекс РФ. В соответствии с п. 1 ст. 2 ВЗК РФ воздушное законодательство состоит из Воздушного кодекса РФ, федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов РФ.

Выводы и предложения, содержащиеся в работе, основаны на анализе нормативных правовых актов, регулирующих безопасность полетов, а также уголовного и уголовно-

процессуального законодательства. В процессе подготовки диссертации анализировались и другие документы, относящиеся к расследованию рассматриваемых преступлений.

**Научно-теоретической базой исследования** послужили труды видных ученых в области криминалистики, общей теории судебной экспертизы, уголовного процесса, уголовного права, криминологии, судебной медицины, психологии и психиатрии.

**Эмпирическая база исследования.** В процессе исследования изучены материалы 31 уголовного дела о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, расследованные в Московском межрегиональном, Северо-Западном, Уральском, Восточно-Сибирском, Дальневосточном следственных управлениях на транспорте Следственного комитета РФ, Окончательные отчеты Межгосударственного авиационного комитета по результатам расследования 159 авиационных происшествий.

По специально разработанной анкете опрошены 139 сотрудников следственных управлений на транспорте Следственного комитета РФ. При использовании метода экспертных оценок проведено интервьюирование 7 лиц, неоднократно участвовавших в качестве следователей в расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, а также 3 лиц, принимавших участие в расследовании преступлений указанного вида в качестве судебно-медицинских экспертов.

Кроме того, использованы эмпирические данные, полученные другими исследователями и представленные в открытой печати, материалы следственной практики, официальная статистика.

**Научная новизна диссертационного исследования** состоит в проведении комплексного монографического научного исследования современных проблем первоначального этапа расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта и разработке на этой основе актуальной методики первоначального этапа расследования данного вида преступлений, формировании программы поисково-познавательной деятельности следователя и формулировании комплекса криминалистических рекомендаций технического, тактического, методического характера в целях повышения эффективности и качества расследования.

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Автором предложено определение понятия авиационного происшествия с криминалистической точки зрения, под которым следует понимать уголовно-релевантное событие, связанное с рассогласованием безопасного порядка движения и эксплуатации воздушного транспорта, содержащее признаки авиатранспортного преступления или выражающееся в факте обнаружения компетентными правоохранительными органами общественно опасного вреда и следов, которые воспринимаются как последствия такого преступления.
2. Дано определение криминалистической характеристики преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта как обобщенного описания системы криминалистически значимой информации о признаках указанного вида преступлений, состоящее из определенного множества элементов, а именно: характерных криминалистически значимых свойств и качеств личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта; способов совершения и сокрытия преступления; типичных следов преступления; особенностей обстановки совершения преступления, которые, в свою очередь, характеризуются корреляционной зависимостью между собой и специфичностью проявлений во внешней среде, что и отличает данный вид преступной деятельности от схожих видов преступлений, и позволяет служить основанием для выдвижения типичных версий о событии преступления и личности

нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, определения направления поиска и познания лица, ведущего расследование.

3. Сформулировано определение понятия криминалистического обеспечения рас  
крытия и расследования преступлений, под которым предлагается понимать совокупность  
разработанных криминалистикой средств, приемов, рекомендаций, технологий тактиче  
ского, технического, методического, управленческо-организационного характера, позво  
ляющих эффективно, качественно, оптимально и рационально осуществлять собирание,  
фиксацию, изъятие, исследование криминалистически значимой информации в зависимо  
сти от следственной ситуации и ее использование для решения задач уголовного судо  
производства.

4. Разработана общая программа первоначального этапа расследования преступных  
нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта и  
предложена технология ее реализации.

5. Обоснована необходимость разработки нормативно-правового документа, де  
тально регламентирующего порядок взаимодействия следственных органов и комиссии  
Межгосударственного авиационного комитета при расследовании авиационных происше  
ствий.

1. Определено содержание тактической операции «Опознание», которую рекомендуется проводить в целях установления личности погибших при авиационных катастрофах, направленной на оптимизацию процесса идентификации путем предъявления для опознания, надлежащего закрепления и оценки полученных при этом результатов.
2. Обоснована необходимость в ряде случаев расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта проведения су-дебно-психологических экспертиз с привлечением специалистов в области хронобиологии (биоритмологии). Такие экспертные исследования могут дать важную криминалистически значимую информацию о психофизиологическом состоянии лица, управлявшего авиационной техникой, в момент возникновения и развития аварийной ситуации, приведшей к авиационному происшествию.

Научной новизной также обладают положения, разработанные автором, в которых определены обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, типичные следственные ситуации и типичные следственные версии, возникающие на первоначальном этапе расследования дел данной категории, рекомендованный план действий следственно-оперативной группы, положения о виртуальных следах, используемых в расследовании преступлений указанного вида. Новизна имеется в ряде тактических рекомендаций производства рассмотренных следственных действий и в определении форм использования специальных знаний при расследовании преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

**Теоретическая значимость диссертации** заключается в том, что сформулированные в ней выводы, положения и рекомендации способствуют дальнейшему развитию криминалистической методики как раздела криминалистической науки, направлены на совершенствование теоретических основ и повышение качества расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Результаты исследования могут быть использованы в последующих научных разработках проблем, связанных с расследованием преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, а также при преподавании криминалистики, общей теории судебной экспертизы в высших учебных заведениях.

**Практическая значимость диссертационного исследования** состоит в том, что его результаты, сформулированные криминалистические рекомендации могут быть использованы: в методических разработках, посвященных повышению эффективности производства предварительного расследования по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта; в практической деятельности органов предварительного следствия; при проведении занятий на курсах повышения квалификации работников органов следствия и прокуратуры.

**Апробация результатов исследования и внедрение.** Теоретические положения, выводы и рекомендации, разработанные и представленные в диссертационном исследовании, получили отражение в 15 опубликованных научных статьях, 6 из которых вышли в свет в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации.

Основные положения диссертации обсуждались на заседаниях кафедры криминалистики, судебных экспертиз и юридической психологии Байкальского государственного университета, а также на научных конференциях различного уровня, в том числе:

– на международных конференциях:

1. Международная научно-практическая конференция «Проблемы алгоритмизации расследования преступлений на современном этапе» в рамках III Московского юридического форума, X Международной научно-практической конференции (Кутафинские чтения) «Развитие российского права: новые контексты и поиски решения проблем» (г. Москва, 6–9 апреля 2016 г.);
2. Совместная XVII Международная научно-практическая конференция юридического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова и XI Международная научно-практическая конференция «Кутафинские чтения» Университета им. О.Е. Кутафина (МГЮА) «Обеспечение прав и свобод личности в современном мире» в рамках VI Юридической недели, круглый стол «Криминалистическое изучение личности» (г. Москва, 22–24 ноября 2016 г.);
3. VI Международная научно-практическая конференция «Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях», посвященная памяти заслуженного юриста РФ, доктора юридических наук, профессора Юрия Кузьмича Орлова (г. Москва, 19–20 января 2017 г.);
4. Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы современной юридической науки и практики» (к юбилею доктора юридических наук, профессора, заслуженного юриста Российской Федерации Юрия Ильича Скуратова) (г. Улан-Удэ, 14 июня 2017 г.);

5) III Международная научно-практическая конференция «Криминалистические  
чтения на Байкале — 2017» в рамках Байкальского юридического форума (г. Иркутск, 21–  
22 сентября 2017 г.);

– на всероссийских конференциях:

1. Всероссийская научно-практическая конференция «Правовые проблемы укрепления российской государственности» Юридического института Томского государственного университета (г. Томск, 28–30 января 2016 г.);
2. VIII Всероссийская научно-практическая конференция молодых ученых «Современность в творчестве начинающего исследователя» Восточно-Сибирского института МВД России (г. Иркутск, 30–31 марта 2017 г.).

Основные результаты, полученные автором в ходе исследования и содержащиеся в материалах диссертации, внедрены в учебный процесс ФГБОУ ВО «Байкальский госу-

дарственный университет», Восточно-Сибирского филиала ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации», ФГБОУ ВО «Иркутский национальный исследовательский технический университет», в практическую деятельность Восточно-Сибирского и Дальневосточного следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации.

**Структура диссертации.** Диссертационная работа состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

## Преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта как объект криминалистического исследования

Уголовный кодекс Российской Федерации в ст. 263 предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила (за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1 УК РФ), а равно отказ указанного лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, т.е. ущерба, сумма которого превышает один миллион рублей (часть первая), смерть человека (часть вторая), смерть двух или более лиц (часть третья).

Основным объектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, следует признать общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта и метрополитена. Дополнительными объектами преступления выступают жизнь и здоровье человека, отношения собственности1.

Предметом рассматриваемого преступления являются перечисленные в законе виды транспорта. В рамках нашего исследования интерес представляет определение понятия «воздушный транспорт». Воздушным транспортом признаются воздушные суда (т.е., в соответствии со ст. 32 Воздушного кодекса РФ1, летательные аппараты, поддерживаемые в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды) гражданской, государственной и экспериментальной авиации: самолеты, гидросамолеты, вертолеты, автожиры, аэростаты, дирижабли, планеры, дельтапланы, мотодельтапланы и т.п. Однако нарушение правил полетов или подготовки к ним либо иных правил эксплуатации военных летательных аппаратов рассматривается как преступление против военной службы и квалифицируется по ст. 351 УК РФ.

Общественная опасность преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта заключается в том, что результатом таких нарушений становятся авиационные происшествия (катастрофы и аварии), достаточно часто влекущие многочисленные людские жертвы, а также значительный материальный ущерб. Кроме этого, происшествия на воздушном транспорте вызывают большой общественный резонанс, что негативно сказывается на отношении граждан к обеспечению безопасности в авиационной отрасли и в стране в целом.

Анализ динамики аварийности в гражданской авиации за последнее десятилетие показывает негативную тенденцию роста числа авиационных происшествий. Так, по данным Межгосударственного авиационного комитета (МАК)2, с 2007 по 2011 гг. включительно на территории Российской Федерации произошло 134 авиационных происшествия, в том числе 74 катастрофы. За аналогичный период с 2012 по 2016 гг. произошло 200 авиационных происшествий, из них 103 катастрофы. Количество авиационных происшествий за прошедшие 10 лет выросло практически в два раза: с 23 происшествий, 13 катастроф в 2007 г. до 52 происшествий, 23 катастроф в 2016 г.

Несмотря на то что авиационные происшествия происходят относительно редко, их последствия зачастую имеют очень опасный характер. Достаточно вспомнить 2006 г., когда 10 авиационных катастроф, произошедших на территории России, унесли жизни 317 человек. За последние 10 лет (в период с 2007 по 2016 гг.) в Российской Федерации в 177 авиакатастрофах погибли 800 человек, и это исключая факты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (террористические акты и тому подобные действия)2.

В специальной литературе нам не удалось обнаружить определение понятия «авиационное происшествие» с криминалистической точки зрения.

Как представляется, необходимо восполнить данный пробел, поскольку указанное понятие является одним из ключевых в нашем исследовании. И, как известно, понятия упорядочивают материал, являются фундаментом для научного исследования, служат методологической основой решения как теоретических, так и практических задач.

Понятие происшествия в понятийно-категориальном аппарате уголовного закона не представлено. В центре внимания здесь, что логично и легко объяснимо, находится другое понятие — преступление, т.е. виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное Уголовным кодексом под угрозой наказания (ч. 1 ст. 14 УК РФ). Наряду с этим, в Уголовно-процессуальном кодексе говорится о месте происшествия (ст. 176 УПК РФ), однако законодатель не поясняет, что конкретно понимается под происшествием1.

В соответствии с толковыми словарями русского языка происшествие — это событие, нарушившее обычный ход вещей2; событие, приключение, случай, что-нибудь, нарушающее нормальный порядок, обычный ход вещей3. Естественно, что толковые словари дают предельно широкое определение рассматриваемого понятия.

Как справедливо отмечает В.Д. Корма, понятие «происшествие» относится к числу основных правовых и криминалистических категорий4. При этом в науке принято выделять уголовно-релевантные и уголовно-нерелевантные происшествия. С уголовно-правовой и криминалистической точек зрения, событие преступления, как и событие, определяемое как обще ственно опасное материальное последствие преступного деяния, относятся к одному типу явлений — уголовно-релевантным происшествиям1.

Ф.Х. Кульмашев в одной из своих работ определяет уголовно-релевантное происшествие как «событие, являющееся предметом уголовно-правового реагирования и служащее объектом процессуального установления и исследования»2. По мнению В.Д. Кормы, под происшествием следует понимать «уголовно-релевантное событие, исследуемое в уголовном процессе, служащее предметом правового и криминалистического изучения, анализа и оценки в целях установления в нем наличия либо отсутствия признаков формального или материального состава преступления»3.

При этом В.Д. Корма отмечает, что уголовно-релевантное происшествие — это не синоним преступления, поскольку первое понятие соотносится со вторым как целое и часть, а потому должно рассматриваться в более широком и в то же время дифференцированном контексте. Кроме того, отличительным признаком преступления от происшествия, по его мнению, является наличие в системе первого (соответственно, отсутствие в системе второго) так называемых внешних связей: подсистем пред- и посткриминальных событий (различные виды деятельности, поведенческие акты, действия и поступки лиц, вовлеченных в сферу уголовного производства), а также сопутствующих процессов, явлений, протекающих параллельно преступному деянию (параллельные события), что достаточно важно для полного и всестороннего познания преступления в целом, установления смягчающих и отягчающих обстоятельств. В то же время эти связи несущественны для познания самого происшествия. В связи с этим, целесообразно отграничить два вида понятий происшествия:

1) происшествия как общественно опасного уголовно наказуемого деяния (незаконный оборот оружия и наркотических средств, нарушение правил международных полетов и др.);

2) происшествия как общественно опасных последствий деяния (умышленное уничтожение или повреждение имущества, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (ст.ст. 263–264 УК РФ)1.

В криминалистической литературе предпринимались попытки определения понятия транспортного происшествия2, а также некоторых его видов (наибольшее внимание уделено понятию дорожно-транспортного происшествия3). Однако до настоящего времени не выработано оптимальное с точки зрения криминалистики определение понятия авиационного происшествия.

## Особенности возбуждения уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, типичные следственные ситуации и особенности организации первоначального этапа расследования

Для любого вида человеческой деятельности, с ее начала и до конца, характерно возникновение и развитие самых разнообразных ситуаций, последовательно сменяющих друг друга. Не является исключением в этом плане и деятельность по расследованию преступлений1. Как справедливо отмечает в своей диссертационной работе Н.Ю. Пономаренко, «весь процесс предварительного расследования уместно, но весьма условно, представить себе в виде последовательного перехода от одной следственной ситуации к другой, где в качестве переходного этапа присутствует оценка следственной ситуации следователем, принятие им тактического решения и следственная деятельность по продолжению расследования преступления»2.

Начиная с работ Р.С. Белкина (1959 г.) и А.Н. Колесниченко (1967 г.), в отечественной криминалистике стали активно исследоваться проблемы следственных ситуаций. К настоящему времени практически все видные криминалисты высказали свое мнение о понятии, сущности и характере этой одной из основных криминалистических категорий. В результате возникло и поступательно развивается самостоятельное криминалистическое учение о следственной ситуации3, основные положения которого пронизывают практически все разделы криминалистики, и особенно тактику и методику расследования, и напрямую связаны с организацией расследования отдельных видов и групп преступлений1. Однако взгляды ученых-криминалистов на сущность следственной ситуации весьма различны.

Так, по мнению Т.С. Волчецкой, следственная ситуация — это «степень информационной осведомленности следователя о преступлении, а также состояние процесса расследования, сложившееся на любой определенный момент времени, анализ и оценка которого позволяют следователю принять наиболее целесообразное по делу решение»2. Более широкая характеристика следственной ситуации представлена в работах Р.С. Белкина: «Следственная ситуация — это совокупность условий, в которых в данный момент осуществляется расследование, т.е. та обстановка, в которой протекает процесс доказывания»3.

Заслуживает внимания позиция Д.В. Кима, рассматривающего данное понятие как «сложную динамическую систему, которая возникает в деятельности по расследованию преступлений, является ее результатом, и одновременно, новообразованием деятельности, определяющим ее дальнейшую организацию»4. Несколько позднее в своей диссертационной работе Д.В. Ким охарактеризовал криминалистическую ситуацию (родовое понятие по отношению к следственной ситуации) как «сложную динамическую систему информационного характера, которая возникает в деятельности по расследованию преступлений и их судебному рассмотрению, является ее результатом и одновременно новообразованием деятельности, определяющим ее дальнейшую организацию»5.

Действительно, объем доказательств и иной информации по делу дает возможность следователю определить состояние расследования, степень достижения различных частных целей и на основе оценки совокупности всей информации принимать различные процессуальные и иные решения. Таким образом, как справедливо отмечает В.Д. Зеленский, знание следственной ситуации позволяет оптимально организовать расследование1.

Следственная ситуация по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта — это совокупность условий, в которых протекает расследование авиационной катастрофы или аварии, сложившихся на определенный момент работы следователя по делу и характеризуемых суммой информации, имеющей значение для расследования.

В криминалистической литературе существуют различные классификации следственных ситуаций. Наиболее полно эти классификации описаны в работах Л.Я. Драпкина, И.Ф. Герасимова, Р.С. Белкина и др. Выделяют следственные ситуации: типичные и специфические; начальные (исходные), промежуточные и конечные; конфликтные и бесконфликтные; простые и сложные; благоприятные и неблагоприятные и пр.

Так, например, В.Е. Эминов2 считает, что применительно к расследованию преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта следственные ситуации целесообразно разделить на следующие две группы: благоприятные и неблагоприятные (здесь основанием для классификации служит их качественная по отношению к возможности достижения целей расследования характеристика). Исходя из специфики авиационных происшествий и особенностей их расследования в рамках неблагоприятных следственных ситуаций, указанный автор выделяет такие виды, как: опасные, представляющие угрозу для жизни, здоровья людей, а также окружающей среды следственные ситуации (которые, в свою очередь, могут быть как одномоментными, так и длящимися), либо ситуации нейтральные, не представляющие опасности.

На наш взгляд, представляется важным рассмотреть типичные исходные (начальные) следственные ситуации по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, складывающиеся на момент возбуждения уголовного дела и оказывающие существенное влияние на выдвижение следственных версий, определение направленности и планирование расследования.

Здесь необходимо отметить, что в соответствии со ст. 151 УПК РФ предварительное расследование по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ) производится в форме предварительного следствия следователями Следственного комитета Российской Федерации. Приказом Следственного комитета РФ от 15.01.2011 № 4 «Об установлении юрисдикции специализированных следственных органов Следственного комитета Российской Феде-рации»1 осуществление рассмотрения сообщений о преступлении и предварительного расследования по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта (за исключением преступлений, расследование которых отнесено к компетенции военных следственных органов СК России) отнесено к компетенции следственных управлений на транспорте СК России, а именно: Московского межрегионального, Северо-Западного, Приволжского, Южного, Уральского, Западно-Сибирского, ВосточноСибирского и Дальневосточного следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации (СУТ СК России).

Как правило, поводом для возбуждения дел данной категории выступает сообщение о факте авиационного происшествия, при получении которого составляется рапорт об обнаружении признаков преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. С целью исключения сомнений в обоснованности возбуждения уголовного дела, когда еще могут отсутствовать достаточные данные, указывающие на признаки преступления, как в действительности зачастую и бывает, по поступившему рапорту может быть проведена до-следственная проверка в порядке ст. 144 УПК РФ. Однако в практической деятельности следственных органов этот вопрос уже давно решается однозначно. По фактам катастроф или аварий воздушных судов, следствием которых явились человеческие жертвы или значительный материальный ущерб, уголовные дела возбуждаются незамедлительно.

Необходимость и целесообразность немедленного возбуждения уголовного дела по факту авиационного происшествия обусловлены:

а) повышенной общественной опасностью авиационных происшествий, связанной с тем, что большинство авиационных катастроф и аварий влечет за собой тяжкие последствия — гибель людей, причинение тяжкого вреда здоровью, повреждение (разрушение) авиационной техники;

б) чрезвычайной сложностью следственного производства и, в частности, установления причин авиационного происшествия, что требует быстрейшего вступления следователя в процесс расследования (как показывает многолетняя судебно-следственная практика, подавляющее большинство катастроф и аварий происходит в связи с грубейшими нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта);

в) спецификой предварительного следствия, заключающейся в том, что по каждому авиационному происшествию наряду с предварительным следствием, ведущимся в рамках уголовного процесса, проводится обязательное техническое расследование.

## Тактические особенности производства допросов на первоначальном этапе расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта

Допрос — обязательное следственное действие при расследовании любых преступлений, заключающееся в получении от лица и фиксации в установленной процессуальной форме показаний о фактах и обстоятельствах, имеющих или могущих иметь значение для установления истины по расследуемому уголовному делу2. На первоначальном этапе расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта большое информационно-познавательное значение имеют своевременное получение и анализ показаний свидетелей и потерпевших. При этом допросы по уголовным делам данной категории сопряжены с целым рядом специфических трудностей.

Круг лиц, от которых может быть получена определенная информация об авиационном происшествии, довольно широк и разнообразен, не менее разнообразным может быть и их процессуальное положение. Так, члены экипажа воздушного судна, потерпевшего катастрофу или аварию, в зависимости от обстоятельств и причин авиационного происшествия могут допрашиваться в качестве свидетелей или потерпевших, подозреваемых или обвиняемых. Пассажиры воздушного судна чаще всего допрашиваются в качестве свидетелей или потерпевших. Работники авиационного транспорта, связанные с обеспечением безопасности полета или ремонтом воздушного судна, потерпевшего катастрофу или аварию, допрашиваются в качестве свидетелей, подозреваемых или обвиняемых. И наконец, лица, случайно оказавшиеся в районе места авиационного происшествия, допрашиваются в качестве свидетелей1.

В зависимости от характера отношения к конкретному авиационному происшествию лиц, допрашиваемых в качестве свидетелей или потерпевших на первоначальном этапе расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, можно условно разделить на следующие группы:

1) лица, непосредственно участвовавшие в полете воздушного судна, потерпевшего катастрофу или аварию, к которым относятся члены экипажа воздушного судна и пассажиры;

2) лица, связанные с обеспечением безопасности полета воздушного судна, потерпевшего катастрофу или аварию: работники службы управления воздушным движением, метеорологической службы, службы штурманского обеспечения и аэронавигационной информации, авиационно-технической базы, аэродромной службы, службы радиотехнического и светотехнического обеспечения, службы перевозок, медицинской службы, ремонтных предприятий и др.;

3) лица, случайно оказавшиеся в районе авиационного происшествия: очевидцы из числа летного и технического состава, а также из числа посторонних лиц (например, местные жители, встречающие, провожающие, транзитные пассажиры).

При этом с точки зрения тактических приемов следует различать две основные группы допрашиваемых: работников воздушного транспорта и посторонних для авиатранспорта лиц1.

Для получения от свидетелей и потерпевших по делам указанной категории полных, достоверных и правдивых показаний существенное значение имеет подготовительный этап допроса, который должен включать:

– тщательное изучение и анализ всех сведений об обстоятельствах и возможных причинах авиационного происшествия, которые можно получить к этому моменту;

– ознакомление с личными объяснениями и протоколами опросов, проведенных комиссией по расследованию авиационного происшествия;

– определение перечня вопросов, подлежащих выяснению, исходя из собранных данных об обстоятельствах и причинах авиационного происшествия.

Особенно важными сведениями располагают участники происшествия из числа работников воздушного транспорта — члены экипажа воздушного судна и лица, связанные с обеспечением безопасности полетов, эксплуатацией и ремонтом авиатехники. Поскольку данные лица обладают специальными познаниями в интересующих следствие областях, к их допросам необходимо тщательно готовиться. Подготовка должна заключаться в ознакомлении с ведомственными актами, летно-технической документацией, в тщательном изучении и анализе содержания переговоров диспетчеров с экипажем воздушного судна, а также в получении консультаций специалистов. Использование помощи специалистов в области авиации при подготовке к таким допросам является чрезвычайно важным, поскольку в противном случае ряд существенных проблем остается невыясненным, а допросы носят поверхностный, бессистемный характер. Соответствующий специалист может проконсультировать следователя по специальным техническим вопросам, обратить его внимание на необходимость выяснения при допросе определенных сведений, помочь следователю правильно сформулировать вопросы и т.д.

В подавляющем большинстве случаев при допросах работников воздушного транспорта имеет место бесконфликтная ситуация. Допрашиваемые чаще всего дают правдивые показания, проявляя сознательное отношение к случившемуся. При бесконфликтной ситуации основная тактическая задача следователя состоит в том, чтобы самым подробным образом выяснить и зафиксировать показания свидетелей. Для допросов подобного рода характерен следующий порядок: свободный рассказ допрашиваемого и постановка при необходимости конкретизирующих и детализирующих вопросов. При свободном рассказе не следует удовлетворяться заявлениями, носящими общий, неконкретный характер. Поэтому, не прерывая в целом свободного рассказа, целесообразно иногда предлагать допрашиваемому уточнить определенные обстоятельства или указать ему на то, что он уклоняется от темы допроса.

Допрос членов экипажа должен производиться с учетом их функциональных обязанностей, занимаемого ими места в воздушном судне при возникновении аварийной ситуации и падении, состояния их физического здоровья, психического и эмоционального состояния после происшествия. В процессе их допроса прежде всего необходимо получить подробные сведения об обстоятельствах возникновения и развития аварийной обстановки и действиях каждого из них в данной ситуации1.

Наиболее общими вопросами, которые выясняются у членов экипажа потерпевшего катастрофу или аварию воздушного судна, являются:

– о прохождении предварительной и предполетной подготовки;

– о состоянии их здоровья в предполетный период и во время выполнения полетного задания;

– о ходе выполнения полетного задания, работе отдельных агрегатов, узлов и приборов воздушного судна;

– о причинах и условиях возникновения опасной ситуации;

– о характере возникшей неисправности либо помехи;

– соответствовала ли фактической погода прогнозируемой, не было ли неожиданных изменений погоды;

– какие указания они получали от диспетчерских служб и руководителя полетов;

– какие меры были предприняты ими для устранения причин и ликвидации аварийной обстановки;

– каковы были взаимоотношения между членами экипажа, не было ли каких-либо разногласий в выполнении команд, и др.1

Большое значение в выяснении обстоятельств и причин авиатранспортного происшествия имеют допросы работников службы управления воздушным движением, находящихся на дежурстве в период возникновения и развития аварийной ситуации. Особое внимание должно быть уделено допросу указанных лиц в случаях, когда воздушное судно потерпело аварию либо катастрофу при взлете или посадке, поскольку в эти периоды роль руководителей полетов и диспетчеров, управляющих воздушным движением, существенно возрастает.

В ходе допросов работников службы управления воздушным движением должны быть выяснены следующие основные вопросы:

– в какое время и в какой зоне было принято управление движением аварийного воздушного судна;

– о чем велся радиообмен с экипажем, на каком языке, соблюдались ли правила его осуществления

## Судебно-технические экспертизы в области авиации при расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта

Расследование преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта немыслимо без использования возможностей различных экспертных исследований, и в первую очередь судеб-но-технических, судебно-медицинских и криминалистических экспертиз. Как отмечают ученые1 и практики2, в настоящее время наибольшую трудность по указанной категории уголовных дел вызывают назначение и производство экспертиз, связанных с установлением обстоятельств пилотирования воздушного судна, его обслуживания и управления воздушным движением.

Вполне естественно, что следователь, не располагающий соответствующими техническими познаниями в области авиации, не в состоянии самостоятельно выявить причины столь сложных явлений, как авиационные аварии и катастрофы, определить, какие правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта нарушены и кем, имеется ли причинно-следственная связь между допущенными нарушениями и наступившими общественно опасными последствиями. В связи с этим судебно-технические экспертизы по уголовным делам об авиационных происшествиях относятся к важнейшим следственным действиям.

При расследовании дел данной категории судебно-технические экспертизы в области авиации являются действенным средством доказывания. Эффективность последних зависит от выбора эксперта, своевременного сбора всех материалов, необходимых для исследования, от грамотной постановки вопросов. Анализ следственной практики свидетельствует о том, что следователи не всегда уделяют должное внимание этой важной подготовительной работе. Ее недооценка ведет за собой снижение качества результатов экспертиз, необходимость их повторного проведения1, а иногда и возвращение уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта прокурору в порядке ст. 237 УПК РФ для устранения допущенных недостатков.

Судебно-технические экспертизы (летная, авиационно-техническая, метеорологическая и др.), назначаются для выяснения вопросов, касающихся выполнения полетного задания, качества пилотирования, порядка управления воздушным движением, метеорологических и иных условий полета, технического состояния воздушных судов, наземных средств управления, оборудования аэропортов и т.д.2

Перед назначением судебно-технических экспертиз в области авиации, следователь должен своевременно собрать и подготовить все необходимые для их производства материалы и вещественные доказательства. Представляемые в распоряжение экспертов части и детали воздушного судна должны быть с помощью специалистов в области авиации отделены от других частей и упакованы раздельно друг от друга. Экспертам направляется вместе с объектами имеющаяся на них техническая документация, а также необходимые материалы уголовного дела3: материалы технического расследования авиационного происшествия (в том числе расшифровки самописцев), протоколы осмотра места происшествия и допросов, фотоснимки, летная, метеорологическая и иная необходимая документация.

Подбирая эксперта (экспертов), следователь должен выяснить его квалификацию и возможность участия в данном следственном действии (нет ли оснований для отвода, загруженность основной работой, наличие аппаратуры и т.д.). В качестве экспертов следователем могут привлекаться специалисты по конструированию, строительству, ремонту и эксплуатации авиационной техники. Это могут быть опытные пилоты, авиадиспетчеры, штурманы, метеорологи, преподаватели соответствующих кафедр авиационных ВУЗов, научные сотрудники авиационных НИИ (к примеру, Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации, г. Москва), иные высококвалифицированные специалисты.

Следует подчеркнуть, что сотрудники указанных выше научных и образовательных учреждений смогут ответить лишь на узкий круг вопросов, в которых они компетентны (например, назвать возможные причины отказа двигателя). Если же следователя интересуют ответы на вопросы, касающиеся оценки действий экипажа, диспетчеров службы движения и работников других авиационных служб, реагирования воздушного судна на управляющие воздействия членов экипажа, установления причин авиационного происшествия в целом, то, во-первых, потребуется комплексная экспертиза, во-вторых, в группу экспертов настоятельно рекомендуется ввести специалистов, имеющих опыт расследования авиационных происшествий1.

Для подбора таких специалистов можно обращаться либо в Региональную общественную организацию «Общество независимых расследователей авиационных происшествий» (г. Москва), либо в Научно-технический центр «Независимая экспертиза и иски в авиации» (г. Москва)2.

При подготовке и назначении определенных видов экспертных исследований важно четко и конкретно сформулировать вопросы, которые будут поставлены перед экспертами. Чтобы избежать пробелов, повторов и неточностей при их постановке, следователю необходимо проконсультироваться со специалистами в области авиации либо сформулировать вопросы при их непосредственном участии1.

Общими вопросами, на которые отвечают судебно-технические экспертизы в авиации, являются следующие:

– какова непосредственная причина авиационного происшествия (катастрофы или аварии);

– были ли нарушены правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта; если нарушены, то какие конкретно; кем не соблюдались эти правила и на ком лежала обязанность по обеспечению их соблюдения; какое влияние оказало нарушение этих правил на возникновение и развитие аварийной ситуации и на исход полета;

– имелась ли техническая возможность в создавшейся аварийной ситуации предотвратить общественно опасные последствия авиационного происшествия.

Данные экспертизы проводятся:

– по оценке действий членов экипажа и работников службы управления воздушным движением (летная экспертиза);

– по оценке технического состояния воздушного судна (авиационно-техническая экспертиза);

– по оценке метеорологических условий и обеспечения полета соответствующей метеорологической информацией (метеорологическая экспертиза);

– по оценке технического состояния наземного авиационного оборудования и действий работников соответствующих наземных служб (аэродром-но-техническая, радиотехническая, светотехническая экспертизы).

Летная экспертиза назначается для оценки действий экипажа и службы управления воздушным движением в предполетный период и в ходе выполнения полетного задания. Так, с целью оценки действий членов экипажа на разрешение экспертов, проводящих летную экспертизу, можно поставить следующие вопросы:

– какие конкретно и кем из членов экипажа были допущены нарушения правил и какое влияние эти нарушения оказали на возникновение и развитие аварийной ситуации и на исход полета;

– соответствовала ли требованиям правил подготовка членов экипажа для полетов на данном типе воздушного судна и для выполнения конкретного полетного задания;

– имели ли члены экипажа техническую возможность обеспечить безопасное выполнение полетного задания;

– были ли выполнены экипажем (или отдельным членом экипажа) все действия, необходимые для предотвращения авиационного происшествия;

– достаточно ли времени было предоставлено членам экипажа для отдыха перед вылетом в рейс и правильно ли они его использовали.

С целью оценки действий работников службы управления воздушным движением перед экспертом (экспертами) должны быть поставлены следующие вопросы:

– были ли подготовлены наземные службы аэропорта к посадке воздушного судна;

– правильно ли оценил создавшуюся обстановку руководитель полетов (диспетчер), какие он допустил нарушения при принятии решения и какое влияние эти нарушения оказали на исход полета;

– в соответствии ли с правилами передавались указания руководителем полетов (диспетчером) на борт воздушного судна; если нет, то какое влияние это оказало на возникновение и развитие аварийной ситуации и на исход полета