

На правах рукописи

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**

12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная деятельность;
оперативно-розыскная деятельность

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Краснодар – 2017

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Байкальский государственный университет» (г. Иркутск) на кафедре криминалистики, судебных экспертиз и юридической психологии

Научный руководитель —

Степаненко Диана Аркадьевна
доктор юридических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Шурухнов Николай Григорьевич
доктор юридических наук, профессор
Тульский институт (филиал) ФГБОУ ВО
«Всероссийский государственный университет
юстиции (РПА Минюста России)», профессор
кафедры уголовно-правовых дисциплин

Колотушкин Сергей Михайлович
доктор юридических наук, профессор
ФКУ «Научно-исследовательский институт
Федеральной службы исполнения наказаний»,
главный научный сотрудник

Ведущая организация —

Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего
образования «Орловский юридический
институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации имени В.В. Лукьянова»

Защита диссертации состоится «15» декабря 2017 года в 12⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета Д 220.038.11 при Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина» по адресу: 350044, г. Краснодар, ул. Калинина, 13, главный корпус университета, ауд. 215.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина» и на сайте www.kubsau.ru.

Автореферат разослан «___» _____ 2017 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Шульга Андрей Владимирович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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 Следственного комитета РФ А.И. Бастрыкин: «Цифры на порядок выше, чем аналогичные показатели по всем другим вместе взятым странам-участницам Межгосударственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства»². За последние 10 лет в этих 11 странах (это государства из числа бывших союзных республик СССР) произошло 149 авиационных происшествий, из которых 61 авиакатастрофа³. 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 авиационного комитета. – URL: <http://mak-iac.org/rassledovaniya/bezopasnost-poletov/> (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 «Российской газете» [Электронный ресурс] // Российская газета. – Федеральный выпуск. – 2016. – № 6943 (75). – URL: <https://rg.ru/2016/04/07/bastrykin-predlozil-peredat-proverku-pilotov-gosudarstvu.html> (дата обращения: 20.01.2017).

³ Отчеты о состоянии безопасности полетов [Электронный ресурс] // Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета. – URL: <http://mak-iac.org/rassledovaniya/bezopasnost-poletov/> (дата обращения: 02.05.2017).

⁴ Козлова Н. Неподъемная сила : Интервью Председателя Следственного комитета РФ Александра Бастрыкина «Российской газете» [Электронный ресурс] // Российская газета. – Федеральный выпуск. – 2016. – № 6943 (75). – URL: <https://rg.ru/2016/04/07/bastrykin-predlozil-peredat-proverku-pilotov-gosudarstvu.html> (дата обращения: 20.01.2017).

⁵ См.: Прокурорский надзор за исполнением законодательства на транспорте и в таможенной сфере : сборник метод. материалов / под общ. ред. А. Э. Букмана. – 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: <http://mak-iac.org/rassledovaniya/bezopasnost-poletov/> (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, обуславливают 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. Болдаряном, А.И. Дворкиным, В.И. Елинским, М.И. Еникеевым, В.Н. Китаевой, Н.Н. Китаевым, В.В. Колкутиным, С.М. Колотушкиным, П.Н. Коткиным, В.Д. Кормой, А.П. Онучиным, 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. Герасимову, 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. Можяевой, 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 раскрытия и расследования преступлений, под которым предлагается понимать совокупность разработанных криминалистикой средств, приемов, рекомендаций, технологий тактического, технического, методического, управленческо-организационного характера, позволяющих эффективно, качественно, оптимально и рационально осуществлять собирание, фиксацию, изъятие, исследование криминалистически значимой информации в зависимости от следственной ситуации и ее использование для решения задач уголовного судопроизводства.

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, детально регламентирующего порядок взаимодействия следственных органов и комиссии Межгосударственного авиационного комитета при расследовании авиационных происшествий.

6. 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.

7. Обоснована необходимость в ряде случаев расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта проведения судебно-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.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении дается общая характеристика работы.

Первая глава «Криминалистическая характеристика преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта» состоит из двух параграфов. Первый параграф *«Преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта как объект криминалистического исследования»* имеет теоретический характер.

Уголовный кодекс РФ 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).

Как указывается в диссертационной работе, 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 собственности.

Предметом рассматриваемого преступления являются перечисленные в законе виды транспорта. В рамках данного диссертационного исследования интерес представляет определение понятия «воздушный транспорт». Воздушным транспортом признаются воздушные суда 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.

Автор отмечает, что в научной литературе предпринимались попытки определения понятия транспортного происшествия, а также некоторых его видов (наибольшее внимание уделено понятию дорожно-транспортного происшествия). Однако до настоящего времени не выработано оптимальное с точки зрения криминалистики определение понятия авиационного происшествия.

Нормативное определение понятия «авиационное происшествие» содержится в Правилах расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации (ПРАПИ-98), утвержденных Постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 № 609. В целом оно аналогично определению, закрепленному в Приложении 13 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.). По мнению диссертанта, указанные в данных документах определения авиационного происшествия нельзя признать удачными как с уголовно-правовой, так и с криминалистической точки зрения по ряду причин.

Так, с позиций уголовного права, а именно ст. 263 УК РФ, к авиационным следует относить такие происшествия, которые повлекли причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, смерть человека, смерть двух или более лиц, причем неважно, находились ли эти люди на борту воздушного судна или же на земле в месте его падения, взлета или посадки. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее авиационное происшествие и наступление указанных общественно опасных последствий, в данном случае должно быть совершено лицом, обязанным в силу выполняемой работы или занимаемой должности соблюдать эти правила.

Кроме того, имеющиеся определения авиационного происшествия обосновываются характером конечных результатов опасного события. Однако упускается из внимания внутреннее содержание события, сущность его механизма. В криминалистических целях определение понятия авиационного происшествия должно отражать юридически значимые факты, обнаружение которых в аварийном или катастрофическом событии являлось бы поводом для возбуждения деятельности правоохранительных органов в целях установления в данном происшествии преступления или исключения его. Автор соглашается с А.П. Онучиным в том, что событие, признаваемое компетентными органами транспортным происшествием, должно отражать: во-первых, признаки деяния, связанного с нарушением специальных правил движения и эксплуатации транспортных средств; во-вторых, последствия в виде причинения вреда здоровью, жизни или имущественного ущерба потерпевшему от технической аварии; в-третьих, вид, характер общественно вредных последствий и иные следы, обнаруживаемые в обстановке места аварийного события, должны указывать на их связь с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, допущенными участниками движения.

Анализируя определения понятия транспортного происшествия, предложенные А.П. Онучиным и В.Д. Кормой, автор приходит к выводу, что основой структуры транспортного происшествия является рассогласование безопасного порядка движения и эксплуатации транспортных средств.

В работе формулируется наиболее оптимальное с точки зрения криминалистики определение понятия «авиационное происшествие», под которым предлагается 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.

Приводятся основные стадии механизма развития авиационного происшествия.

Второй параграф *«Особенности формирования криминалистической характеристики преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»* посвящен наиболее значимым элементам криминалистической характеристики указанного вида преступлений. К таким элементам прежде всего следует отнести: характерные криминалистически значимые свойства и качества личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта; способы совершения и сокрытия преступления; типичные следы преступления; особенности обстановки совершения преступления.

Диссертант анализирует биофизиологические и социально-демографические признаки личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (пол, возраст, образование, профессиональная подготовка, состояние здоровья и т.п.), а также иные качества и свойства, обуславливающие или объясняющие их нарушение (социальные деформации, антиобщественные установки и пр.).

Проведенное исследование свидетельствует о том, что среди нарушителей правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, обязанных соблюдать эти правила в силу выполняемой работы или занимаемой должности, значительную долю составляют такие лица, для которых антисоциальные установки и тем более криминогенная деформация не являются характерными. Как правило, это достаточно опытные пилоты, добросовестно выполняющие свои профессиональные обязанности. Но в определенной ситуации они принимают неправильное решение, совершают ошибочные действия, которые могут быть вызваны неверно сформированными навыками, утомлением, рассеянностью внимания, растерянностью, повышенным или пониженным уровнем тревожности и т.д.

Однако многие преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта совершаются лицами, которые имеют ту или иную степень антисоциальной направленности. Как отмечается в диссертационной работе, этой категории правонарушителей присущи такие качества, как: излишняя самоуверенность, эгоизм, нечестность; легкомыслие; правовой нигилизм, пренебрежительное отношение к правилам безопасности; недостаточная профессиональная подготовка, отсутствие необходимого опыта, практических навыков; недостаточная требовательность к себе и подчиненным.

Свойства и качества личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта имеют корреляционные связи с мотивом преступления. Так, мотивы умышленных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта при неосторожном отношении к последствиям, как правило, свидетельствуют об антисоциальной (или, по крайней мере, асоциальной) установке субъектов преступления.

Диссертант констатирует, что в случаях преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта способ совершения преступления в его полноструктурном виде отсутствует. Однако определенная подготовка к совершению преступного деяния может иметь место. Имеется в виду подготовка непосредственно к самому нарушению правил безопасности, которое нередко совершается с прямым умыслом. Сокрытие преступления, как правило, носит самостоятельный, не связанный в единую систему со способом его совершения, характер. В диссертационной работе внимание

уделяется соотношению таких криминалистических категорий, как способ совершения преступления и механизм преступления. Отмечается, что механизм преступления представляет собой более широкое понятие, чем способ преступления, охватывает его, но не сводится к нему, поскольку последний характеризует лишь образ действий преступника.

Каждый элемент механизма совершенного преступления отражается в следах, образовавшихся на участниках события и объектах окружающей среды. Как показывает практика, в настоящее время в доказывании по уголовным делам о нарушении правил безопасности на воздушном транспорте наряду с традиционными и достаточно хорошо изученными материальными и идеальными следами становятся все более востребованными виртуальные следы. И в первую очередь, речь идет об использовании информации, зарегистрированной бортовыми и наземными средствами объективного контроля.

Криминалистическое значение имеют также особенности обстановки совершения преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, а именно: время, этап (период) полета, метеоусловия и пр.

Вторая глава «Общие положения организации первоначального этапа расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта» состоит из трех параграфов. В первом параграфе *«Обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»* раскрывается значение указанных обстоятельств для организации расследования преступлений, которая представляет собой «процесс упорядочения деятельности его участников посредством определения и конкретизации ее основных взаимосвязанных структурных элементов, создания условий для качественного производства следственных действий, взаимодействия участников уголовно-процессуальной деятельности и руководства расследованием» (Зеленский В.Д., 2015).

Диссертант указывает, что по уголовному делу о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта надлежит в полной мере исследовать все обстоятельства, при которых произошла авиационная катастрофа или авария; выяснить, явилась ли она результатом преступных нарушений конкретными лицами правил безопасности; установить состав преступления; выявить обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности обвиняемого.

Исходя из ст. 73 УПК РФ и ст. 263 УК РФ, круг обстоятельств, подлежащих установлению и доказыванию по делам данной категории, представляется следующим образом:

- время и место совершения преступного деяния и наступления общественно опасных последствий;
- непосредственная техническая причина авиационного происшествия;
- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (какие конкретно положения указанных правил были нарушены и в чем выразились нарушения) лицом, обязанным в силу выполняемой работы или занимаемой должности соблюдать эти правила;
- последствия преступления (кто пострадал, степень тяжести телесных повреждений и (или) характер и размер причиненного ущерба);
- наличие причинной связи между допущенными нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта и наступившими последствиями;
- виновность лица в совершении преступления, форма его вины (как по отношению к нарушенным правилам, так и к последствиям) и мотивы;

- обстоятельства, характеризующие личность обвиняемого;
- обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности обвиняемого (обстоятельства, исключаяющие преступность и наказуемость деяния, смягчающие и отягчающие наказание, а также обстоятельства, которые могут повлечь за собой освобождение от уголовной ответственности и наказания);
- обстоятельства, способствовавшие совершению преступления.

Отмечается, что по каждому уголовному делу о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта все вышеперечисленные обстоятельства должны быть установлены, тщательно исследованы и доказаны.

Во втором параграфе *«Особенности возбуждения уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, типичные следственные ситуации и особенности организации первоначального этапа расследования»* анализируются и типизируются следственные ситуации первоначального этапа расследования, предлагаются рекомендации по их разрешению.

Следственная ситуация по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта представляет собой совокупность условий, в которых протекает расследование авиационной катастрофы или аварии, сложившихся на определенный момент работы следователя по делу и характеризующих суммой информации, имеющей значение для расследования. Типичные исходные (или начальные) следственные ситуации, складывающиеся на момент возбуждения уголовного дела, оказывают существенное влияние на выдвижение следственных версий, определение направленности и планирование расследования.

В работе рассматриваются особенности возбуждения уголовных дел данной категории. Автор приходит к выводу, что уголовное дело об авиационном происшествии (катастрофе или аварии) в большинстве случаев должно быть возбуждено немедленно после получения сообщения. При этом объем информации, имеющейся к началу предварительного следствия, может существенно различаться. Обобщая его, можно выделить три типичные исходные следственные ситуации в расследовании преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

Первая типичная исходная следственная ситуация. К началу предварительного следствия имеются данные только о последствиях авиационного происшествия. Условия, при которых произошло данное происшествие, а тем более, его причины неизвестны. Такая следственная ситуация возникает при возбуждении уголовного дела незамедлительно после катастрофы или аварии воздушного судна, когда имеются достаточные данные, указывающие на признаки преступления (а именно гибель людей, тяжкие телесные повреждения, значительные разрушения авиационной техники, зданий, строений, сооружений и пр.). Она порождает сложную задачу по изучению обстановки, предшествовавшей авиационному происшествию, поскольку ее решение позволяет выявить условия, при которых развивалось то или иное событие. А затем исследуется механизм происшествия, что дает возможность определить, какие из неблагоприятных условий стали его причинами.

Вторая типичная исходная следственная ситуация. Уголовное дело возбуждается незамедлительно, и к началу предварительного следствия имеются данные, отражающие как последствия, так и условия авиационного происшествия. Указанная следственная ситуация, в свою очередь, порождает тактическую задачу, связанную с познанием механизма развития происшествия, что позволяет определить его причины и круг лиц, которые могут быть причастны к совершению преступления. В последующем изучается нор-

мативная модель деятельности каждого из проверяемого круга, сопоставимая с познанным фактическим образом их действий, что уже позволяет доказывать нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта и виновность конкретных лиц.

Третья типичная исходная следственная ситуация. Наиболее редко встречается третья следственная ситуация, связанная с тем, что к началу предварительного следствия уже известны причины происшествия и установлены лица, допустившие те или иные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Такая следственная ситуация возникает после окончания технического расследования и получения органами следствия материалов комиссии по расследованию авиационного происшествия (или инцидента). В этой ситуации основной задачей является проверка выводов комиссии следственным путем и определение конкретных лиц, виновных в произошедшем авиационном происшествии.

Следственные ситуации оказывают решающее воздействие на организацию расследования преступлений. При выдвижении следственных версий, определении направленности и планировании расследования следователь исходит из известных ему данных об обстоятельствах авиационного происшествия. Иными словами, выдвижение версий и планирование действий по их проверке осуществляются на основе оценки и анализа конкретных следственных ситуаций. Обуславливает процесс планирования общая программа расследования «как описанная с позиции системного подхода и закрепленная в криминалистических рекомендациях, упорядоченная последовательность действий лица, ведущего расследование, обеспечивающая эффективность его деятельности по собиранию, обработке и оптимальному использованию криминалистически значимой информации с целью установления обстоятельств, подлежащих доказыванию» (Степаненко Д.А., 2016).

Как представляется, программа первоначального этапа расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта должна складываться из последовательной реализации следующих действий:

- 1) собирание данных, характеризующих место, время, механизм развития, последствия и другие обстоятельства авиационного происшествия;
- 2) установление непосредственной (технической) причины аварии или катастрофы воздушного судна;
- 3) выяснение основной, с правовой точки зрения, причины авиационного происшествия (то есть действий или бездействия, обусловивших возможность реализации непосредственной причины и наступления вредных последствий);
- 4) установление личности виновного (виновных), мотива и других обстоятельств содеянного.

На пути установления того, что именно, когда, где, в силу чего и при каких обстоятельствах произошло, следствие предварительно должно решить еще одну важную задачу, определяющую направленность, особенности криминалистического обеспечения расследования на следующем этапе. Имеется в виду распознавание связи авиационного происшествия с действиями (бездействием) работников авиатранспорта, обязанных соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, либо отсутствия такой связи и обусловленности происшествия непреодолимыми обстоятельствами или преступной активностью посторонних лиц.

В диссертационной работе определены типичные следственные версии, смыслом которых является объяснение события при минимальных исходных данных, что необходимо для выбора направления расследования. Отмечается, что поскольку в условиях пер-

вых двух исходных следственных ситуаций органы предварительного следствия не полагают достаточным объемом сведений о причинах авиационного происшествия, возникает конкуренция ряда типичных версий относительно данного обстоятельства:

1) авиационное происшествие является следствием причины не криминальной природы (авиационное происшествие произошло в связи с технической неисправностью, отказом (выходом из строя) какой-либо системы воздушного судна, непрогнозируемым ухудшением метеорологических условий, столкновением воздушного судна с препятствием (например, со стаей птиц и т.д.), внезапной болезнью командира воздушного судна или второго пилота);

2) авиационное происшествие является следствием действия причины криминальной природы:

– во-первых, версия о неосторожном преступлении лиц, обязанных соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (например, членов экипажа, работников диспетчерской, аэродромной службы);

– во-вторых, версия об умышленном характере преступных действий правонарушителей, желавших наступления общественно опасного происшествия и целенаправленно мобилизовавших для их наступления свою преступную активность (это могут быть террористы, лица, горящие желанием кому-то отомстить, и др.).

Ключевое значение для установления истины по делу имеет выяснение непосредственной технической причины авиационного происшествия (например, отказ двигателя, выход из строя какой-либо системы воздушного судна, его обледенение и т.д.). Определение непосредственной причины не означает, что процесс расследования окончен, поскольку во многих случаях это является лишь исходным материалом для установления основной причины аварии или катастрофы, нередко обусловленной преступными нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

С точки зрения выяснения основной причины авиационного происшествия представляется важной технология осуществления доказательственного познания, разработанная В.А. Образцовым. На наш взгляд, данная технология может оказаться полезной при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. При отсутствии явных признаков умышленного преступления, необходимо ориентировать следственную практику на последовательное, пошаговое решение следующих типичных задач:

1) установление нормативной модели проверяемой деятельности (какими действующими законами и подзаконными актами должна регулироваться исследуемая по делу деятельность);

2) выяснение фактической модели исследуемой деятельности на основании данных, полученных от ее участников и других лиц, располагающих искомой информацией, а также данных, содержащихся в документах предприятия (организации, учреждения) и других материально зафиксированных источниках информации;

3) осуществление сравнительного анализа признаков указанных нормативно-правовой и фактической моделей в целях определения их сходства или различия.

Если при сравнении фактической модели с нормативной установлены различающие признаки, то они рассматриваются как те или иные нарушения соответствующих положений нормативного характера, которые при определенных условиях влекут уголовную ответственность. По сходной схеме устанавливаются и лица, виновные в допущенных нарушениях (сравнительный анализ фактических моделей исполнения профессиональных обязанностей участников исследуемой деятельности и нормативных моделей их функ-

ций). После этого выясняются причины допущенных нарушений, наличие причинной связи между установленными действиями (бездействием) и наступившими общественно опасными последствиями, другие обстоятельства.

Данная технология и определяет своеобразие и структуру распознавательного процесса при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Для него не характерно то, с чем обычно сталкивается расследование по делам, например, о террористических актах или общеуголовных преступлениях против личности и собственности, совершенных в условиях неочевидности, когда складываются ситуации, требующие от следователя решения сложных вопросов, связанных с поиском преступников, мест и орудий преступления. При их расследовании возникают иные трудности, обусловленные тем, что, хотя набор следственных версий, следственных действий для большинства авиационных происшествий относительно типичен и не очень широк, само их производство сопряжено подчас с необходимостью решения исключительно сложных и трудоемких задач.

Сложность уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта влечет необходимость расследования их групповым методом. Это обстоятельство требует своевременного и четкого планирования следственных действий и грамотной расстановки следователей.

Расследование дел данной категории производится следственной группой и связано с большим объемом работы как на месте происшествия (нередко труднодоступном), так и на других объектах (в аэропорту, в морге и т.д.). В связи с этим диссертант приходит к выводу, что планирование расследования целесообразно начинать с момента получения информации о факте катастрофы или аварии воздушного судна, т.е. еще до выезда на место происшествия. Первоначальный план расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта должен предусматривать основные направления деятельности следственно-оперативной группы, последовательность (сочетание) производства отдельных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, их сроки, ответственных лиц, а также координацию с комиссией по расследованию авиационного происшествия и привлечение необходимых специалистов.

Автором предложены рекомендации по распределению обязанностей между участниками следственной группы, обеспечивающие максимальную эффективность первоначального этапа расследования.

В третьем параграфе *«Актуальные проблемы взаимодействия следственных органов с комиссией Межгосударственного авиационного комитета при расследовании авиационных происшествий»* указывается, что по каждому авиационному происшествию наряду с предварительным следствием, ведущимся в рамках уголовного процесса, в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации проводится обязательное независимое техническое расследование⁸. Данное обстоятельство накладывает специфический отпечаток на следственное производство.

Порядок технического расследования авиационного происшествия или инцидента установлен главой 14 Воздушного кодекса РФ и принятыми во исполнение п. 3 ст. 95 ВЗК РФ Постановлениями Правительства РФ: от 18.06.1998 № 609 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными

⁸ Термин «техническое расследование» официально не определен и используется исключительно для отделения предварительного следствия от расследования, проводимого в рамках целей, обозначенных Приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.) и воздушным законодательством Российской Федерации.

судами в Российской Федерации» (ПРАПИ-98); от 02.12.1999 № 1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации» (ПРАПИ-99); от 04.04.2000 № 303 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации» (ПРАПИ-2000).

Так, в соответствии с п. 2.1.1 ПРАПИ-98 расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами РФ и гражданскими воздушными судами иностранных государств на территории РФ организует и проводит Межгосударственный авиационный комитет с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций. МАК формирует и назначает комиссию по расследованию авиационного происшествия, которая имеет статус государственной комиссии.

В диссертационной работе приводятся наиболее оптимальные, по мнению автора, формы и методы взаимодействия субъектов предварительного следствия и технического расследования. Диссертант приходит к выводу, что взаимодействие следователя с комиссией по расследованию авиационного происшествия должно строиться на принципах взаимного уважения и делового сотрудничества, заключаться в постоянном, своевременном и, по возможности, полном взаимном информировании и оказании взаимопомощи (как в процессуальной, так и в непроцессуальной формах) в целях наиболее быстрого и качественного расследования уголовного дела.

Обращается внимание на трудности, с которыми сталкиваются практические работники следственных органов при взаимодействии с участниками технического расследования авиационного происшествия, связанные, прежде всего, с отсутствием нормативно установленного порядка их совместной деятельности.

По мнению автора, в нормативно-правовом документе, регламентирующем порядок взаимодействия следственных органов с комиссией по расследованию авиационного происшествия, должны быть урегулированы, в частности, следующие проблемные вопросы:

- 1) краткое пояснение задач и полномочий органов предварительного следствия и комиссии по расследованию авиационного происшествия, принципов их взаимодействия;
- 2) перечень действий комиссии по расследованию авиационного происшествия, требующих обязательного предварительного согласования с органами следствия (осмотры, опросы, изъятие и направление объектов на технические исследования и т.д.);
- 3) действия органов следствия и комиссии по расследованию авиационного происшествия по прибытии на место происшествия;
- 4) порядок передачи изъятых следственными органами предметов и документов для их исследования комиссией по расследованию авиационного происшествия и обязанность комиссии по обеспечению их сохранности;
- 5) разумные сроки проведения комиссией расследования авиационного происшествия и передачи материалов такого расследования органам предварительного следствия.

Третья глава «Особенности тактики подготовки и проведения отдельных следственных действий при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта» состоит из трех параграфов. В первом параграфе *«Тактические особенности подготовки и производства следственных осмотров при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»* отмечается, что одним из важнейших следственных действий в расследовании уголовных дел данной категории является грамотный и своевременный осмотр места происшествия, приводятся криминалистические рекомендации, обеспечивающие наибольшую эффективность его производства.

Место авиационного происшествия — это территория, на которой находятся потерпевшее катастрофу или аварию воздушное судно, обломки, элементы его конструкции, а также другие предметы, имеющие к нему отношение, трупы членов экипажа и пассажиров, груз, багаж пассажиров, следы соприкосновения воздушного судна с различными препятствиями (деревьями, строениями и т.д.). Если авиационное происшествие произошло над водной поверхностью или от удара воздушного судна об нее, то местом происшествия следует считать дно водоема и, в определенной мере, его поверхность.

Подготовка и проведение осмотра места авиационного происшествия имеют свои особенности. Как установлено в ходе исследования, факторами, обуславливающими специфику такого осмотра, являются:

- 1) труднодоступность места происшествия (удаленность от населенных пунктов, расположение в лесу, болоте, на склонах гор и т.д.);
- 2) необходимость производства осмотра места происшествия при неблагоприятных погодных условиях и (или) в темное время суток;
- 3) большие размеры территории, подлежащей осмотру, во многих случаях исчисляющиеся несколькими километрами;
- 4) значительное количество пострадавших и погибших;
- 5) одновременное проведение осмотра с аварийно-спасательными и ремонтно-восстановительными мероприятиями, работой комиссии по расследованию авиационного происшествия.

Данные обстоятельства, безусловно, оказывают существенное влияние на подготовительный, рабочий и заключительный этапы осмотра места авиационного происшествия. Так, проведение следственного осмотра места происшествия параллельно с осмотром его комиссией Межгосударственного авиационного комитета в определенной степени осложняет работу следствия, т.к. на месте происшествия находится большое количество людей, занимающихся не только осмотром воздушного судна, его частей, агрегатов, элементов конструкции, сохранившейся документации, но также их сбором и исследованием. Однако при грамотно налаженном взаимодействии с членами комиссии МАК сотрудникам следственных органов предоставляется возможность на месте консультироваться со специалистами в различных областях авиации, пользоваться материалами технического расследования, и в частности составляемыми комиссией кроками, что облегчает изготовление схемы места происшествия, и пр.

Значительное внимание уделяется тактическим особенностям осмотра места происшествия в случае падения воздушного судна в водоем.

В данном параграфе указывается, что помимо осмотра непосредственно места авиационного происшествия в ряде случаев возникает необходимость осмотра специальных объектов, расположенных в аэропорту и связанных либо с управлением воздушным движением и метеорологическим обеспечением, либо с эксплуатацией воздушных судов (ремонт, осмотр, подготовка к полету, обеспечение топливом и т.п.). Осмотр этих объектов следует проводить отдельно и оформлять самостоятельными протоколами.

Во втором параграфе *«Тактические особенности производства допросов на первоначальном этапе расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»* автор обращает внимание на то, что круг лиц, от которых может быть получена определенная криминалистически значимая информация об авиационном происшествии, довольно широк и разнообразен.

В зависимости от характера отношения к конкретному авиационному происшествию допрашиваемых лиц условно можно 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, аэродромной, медицинской служб, службы штурманского обеспечения и аэронавигационной информации, службы радиотехнического и светотехнического обеспечения, службы перевозок, авиационно-технической базы, 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 лиц. 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. И здесь чрезвычайно важна помощь специалистов в области авиации, в противном случае ряд существенных проблем останется невыясненным, а допросы будут носить поверхностный, бессистемный характер.

В диссертационной работе указывается, что при допросах работников воздушного транспорта имеет место, как правило, бесконфликтная ситуация. Допрашиваемые чаще всего дают правдивые показания, проявляя сознательное отношение к случившемуся. При конфликтной ситуации, когда свидетели или подозреваемые из числа работников воздушного транспорта пытаются скрыть от следователя фактические обстоятельства дела, необходимо побудить допрашиваемых к правдивым показаниям либо установить и устранить мотивы ложных показаний. Для этого необходимо предварительно продумать и применить при допросе определенные тактические приемы. Эффективными тактическими приемами, в частности, являются: допрос с участием специалиста, кропотливая детализация вопросов, использование записей бортовых и наземных средств регистрации.

В третьем параграфе *«Проведение тактической операции «Опознание» на первоначальном этапе расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»* констатируется, что практически в каждом случае расследования уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта возникают существенные трудности при установлении личности погибших. Поэтому важное значение для дел данной категории приобретает тактическая операция «Опознание», проводимая в целях оптимизации процесса идентификации погибших путем предъявления для опознания, надлежащего закрепления и оценки полученных при этом результатов.

Одним из наиболее распространенных и эффективных следственных действий идентификационного характера, направленных на установление личности погибших, является предъявление для опознания. Однако если исходить из положений уголовно-процессуального законодательства (ст. 193 УПК РФ), научных разработок по данной проблематике и анализа следственной практики, то становится понятным, что такое следственное действие, как предъявление для опознания труппа, само по себе не может обеспе-

чить решение задачи по установлению личности погибших при авиационных происшествиях с массовыми человеческими жертвами. Решение указанной задачи только тогда будет эффективным, когда оно будет реализовано в рамках тактической операции «Опознание». При этом данная тактическая операция, наряду с проведением предъявления для опознания и иных необходимых мероприятий, дополнительно должна включать использование специальных познаний: участие специалистов и проведение экспертных исследований.

Система действий, реализуемых в рамках указанной тактической операции, складывается из трех подсистем:

- 1) действия по подготовке предъявления для опознания с обязательным включением в их круг такого элемента, как допрос лица, которому предстоит выступать в качестве опознающего, о приметах и особенностях, по которым он может опознать погибшего;
- 2) действия, непосредственно связанные с самой процедурой предъявления для опознания;
- 3) действия, направленные на фиксацию хода и результатов предъявления для опознания, а также на анализ, оценку и проверку достигнутых результатов.

По мнению диссертанта, организационно-подготовительные меры, наряду с традиционными, в таких ситуациях должны включать: прием и сортировку поступающих трупов с обязательным участием судебно-медицинских экспертов; создание коллекции одежды, вещей, сопутствующих предметов; снабжение их теми же номерами, что и номера трупов, присвоенные при осмотре на месте авиационного происшествия; организацию работы по установлению и приглашению лиц, знавших погибших; организацию психологической и медицинской подготовки лиц, приглашенных для опознания.

Особое внимание должно быть уделено психологической подготовке опознающего к тому, что ему предстоит увидеть в морге. Следует принять все возможные меры, чтобы не только не допустить снижения психологической активности опознающего при выполнении им своих функций, но и нейтрализовать или, по крайней мере, уменьшить негативное воздействие психотравмирующих факторов. Поэтому психологическая подготовка должна проводиться как во время допроса, предшествующего опознанию, так и непосредственно перед проведением предъявления для опознания (разъяснение опознающему значения данного следственного действия, необходимости всестороннего осмотра признаков, трудностей, с которыми ему предстоит столкнуться, и пр.).

Диссертант обращает внимание на то, что при проведении опознаний следует учитывать возможные ошибки вследствие: тяжелого психологического состояния опознающих из-за переживаний, вызванных гибелью родственников; обширных прижизненных и посмертных повреждений, сильно обезобразивших тела погибших; влияния наводящих действий следователя, проводящего предъявление для опознания. Поэтому во избежание ошибок при идентификации погибших необходимо (если есть сомнения) принять меры к проведению сравнительных молекулярно-генетических исследований.

Четвертая глава «Использование специальных знаний в расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта» состоит из двух параграфов. В первом параграфе *«Формы использования специальных знаний при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»* указывается, что одной из главных трудностей в расследовании уголовных дел рассматриваемой категории является отсутствие у следователей специальных знаний в области эксплуатации и ремонта авиационной техники, для

получения которых им необходима помощь сведущих лиц — специалистов различных профилей: пилотов, авиадиспетчеров, штурманов, инженеров, метеорологов, авиационных врачей и др., которые такими знаниями обладают. Это могут быть как специалисты, входящие в состав комиссии по расследованию авиационного происшествия, так и специально привлеченные следователем для участия в следственных действиях и производства экспертиз.

По мнению автора, применительно к расследованию преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта представляется целесообразным выделить следующие формы использования специальных знаний:

– процессуальная форма:

а) участие сведущих лиц в производстве следственных действий в качестве специалистов с соблюдением норм уголовно-процессуального законодательства (ст. 168 УПК РФ);

б) заключения и показания специалистов по вопросам, требующим специальных знаний (ч.ч. 3, 4 ст. 80 УПК РФ);

в) использование материалов технического расследования авиационного происшествия, которые приобщаются к уголовному делу в качестве иных документов (ст. 84 УПК РФ);

г) назначение и производство судебных экспертиз (гл. 27 УПК РФ);

– непроцессуальная форма:

а) участие сведущих лиц в подготовке и проведении следственных действий за рамками уголовного процесса для получения от них необходимых консультаций;

б) получение советов, рекомендаций и разъяснений от сведущих лиц по вопросам, имеющим значение для дела и требующим специальных знаний.

Во втором параграфе *«Особенности назначения судебных экспертиз по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»* диссертант акцентирует внимание на производстве таких судебных экспертиз, как судебно-технические, судебно-медицинские, судебно-психологические и криминалистические экспертизы. Отмечается, что 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 о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта относятся к важнейшим следственным действиям и являются действенным средством доказывания.

Судебно-технические экспертизы в области авиации, к коим относятся летная, авиационно-техническая, метеорологическая, аэродромно-техническая 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, обслуживания аэропортов и т.д.

Подчеркивается, что по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта часто возникает необходимость в производстве комплексных экспертиз. Так, если 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 потребуется комплексная летная авиационно-техническая экспертиза, и в ее состав наряду со специалистами в области авиационной техники, самолетовождения, радиотехнических и других средств аэродромного обеспечения полетов могут быть включены специалисты по пожарному и взрывному делу, химики, металловеды и др. Настоятельно рекомендуется, чтобы хотя бы один из экспертов имел опыт работы по расследованию авиационных происшествий.

Поскольку во многих случаях авиационные происшествия сопровождаются гибелью людей или причинением вреда здоровью различной степени тяжести, в число первоначальных следственных действий при расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта включаются судебно-медицинские экспертизы трупов и выживших лиц, которые характеризуются определенной спецификой, что проявляется как в организации производства, так и в определении экспертных задач, и последующей методике проведения исследований.

В работе формулируются вопросы, которые могут быть поставлены на разрешение судебно-медицинских экспертиз трупов и живых лиц. Отмечается, что в случаях массовой гибели людей особенно важными являются вопросы, направленные на идентификацию личности погибших: какие индивидуальные особенности обнаружены при исследовании трупа (врожденные или приобретенные аномалии, индивидуальные особенности строения, кожных покровов (родимые пятна, бородавки, татуировки и пр.), признаки заболеваний, последствия травм, медицинских манипуляций, стоматологический статус и др.).

Достаточно часто тела погибших не поддаются опознанию в связи с тем, что в результате авиационной катастрофы они сильно повреждаются или обгорают до неузнаваемости, а иногда представляют собой отдельные биологические фрагменты. В таких ситуациях вопросы идентификации личности в ходе судебно-медицинского экспертного исследования приобретают одно из наиболее важных для следствия значений. В диссертационной работе приводятся методы, с помощью применения которых возможно установление принадлежности останков конкретному человеку в подобных случаях. В настоящее время все более широкое применение при решении задач по установлению личности погибших при авиакатастрофах находит метод «геномной дактилоскопии» в связи с тем, что его результаты отличаются высокой достоверностью (порядка 99,9 % при исследовании нескольких генных локусов).

Указывается, что помимо судебно-медицинской экспертизы для решения задачи по установлению личности погибших необходимо проводить целый комплекс мероприятий с постоянным активным участием судебно-медицинских экспертов.

Значительное внимание в работе обращается на необходимость производства судебно-психологической экспертизы при расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

Выявление экспертом психологических и психофизиологических механизмов поведения субъектов, участвующих в полете и его управлении, позволяет правильно квалифицировать их действия, индивидуализировать меры ответственности и наказания, и соответственно, повысить качество расследования авиационных происшествий. Кроме того,

результаты судебно-психологической экспертизы могут существенно повлиять на исход дела, поскольку в соответствии с п. 2 ст. 28 УК РФ деяние признается совершенным невиновно, если лицо, его совершившее, хотя и предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но не могло предотвратить эти последствия в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам, что, несомненно, встречается при авиационных происшествиях. В ряде случаев расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта такие экспертизы целесообразно проводить с привлечением специалистов в области хронобиологии (биоритмологии).

Немаловажным является и установление конструктивных недостатков технических средств и систем, поскольку известно, что ошибочные действия могут быть совершены пилотами в результате несоответствия авиационного оборудования психофизиологическим возможностям человека, например, в результате нарушений инженерно-психологических и эргономических требований к средствам индикации и механизмам управления воздушным судном.

В случаях, когда в результате авиакатастрофы члены экипажа воздушного судна погибают, речь идет о назначении посмертной судебно-психологической экспертизы, которую специалисты относят к числу наиболее сложных и ответственных, поскольку эксперты лишены возможности проведения очного экспериментально-психологического обследования. Решение экспертных задач целиком основывается на собранных следствием материалах уголовного дела, и от их качества, полноты и объективности зависит обоснованность, надежность и эффективность выводов экспертов.

Изучение научной литературы, посвященной вопросам расследования авиационных происшествий, показало, что в ней практически не уделяется внимание использованию в доказывании по уголовным делам данной категории заключений судебно-психиатрической и комплексной судебной психолого-психиатрической экспертиз. Между тем на практике ряд следователей осознают необходимость в производстве этих видов судебных экспертиз.

В диссертационной работе указываются и иные виды судебных экспертиз, которые могут быть назначены по делам данной категории.

Автор приходит к выводу, что при расследовании преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта судебные экспертизы являются обязательным процессуальным действием. Своевременное назначение и производство необходимых судебных экспертиз оказывает положительное влияние на расследование преступлений указанного вида, поскольку их результаты имеют существенное доказательственное значение.

В заключении нашли отражение основные выводы и предложения, сформулированные в диссертационном исследовании.

В приложениях к диссертации представлены материалы, которые послужили обоснованием результатов проведенного исследования.

Основные положения диссертации изложены в следующих публикациях:

Статьи в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. Митрофанова, А.А. Актуальные проблемы осмотра места происшествия при расследовании авиакатастроф / А.А. Митрофанова, В.Н. Китаева // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). – 2011. – № 4 (78). – С. 163–166. (0,4 п.л.; авт. — 0,2 п.л.)
2. Митрофанова, А.А. Тактические особенности предъявления для опознания при расследовании авиационных происшествий / А.А. Митрофанова // Российский следователь. – 2016. – № 7. – С. 3–8. (0,6 п.л.)
3. Митрофанова, А.А. Судебно-медицинская экспертиза по уголовным делам об авиационных происшествиях: некоторые актуальные вопросы / А.А. Митрофанова // Эксперт-криминалист. – 2016. – № 3. – С. 15–17. (0,5 п.л.)
4. Митрофанова, А.А. Информационно-познавательное значение отдельных следственных действий для установления личности погибших при расследовании авиационных происшествий / А.А. Митрофанова // Библиотека криминалиста. Научный журнал. – 2016. – № 6 (29). – С. 260–266. (0,6 п.л.)
5. Митрофанова, А.А. О криминалистической трактовке понятия «авиационного происшествия» / А.А. Митрофанова // Российский следователь. – 2017. – № 5. – С. 16–19. (0,5 п.л.)
6. Митрофанова, А.А. Формы и методы взаимодействия следственных органов с комиссией Межгосударственного авиационного комитета при расследовании авиационных происшествий / А.А. Митрофанова, Д.А. Степаненко // Российская юстиция. – 2017. – № 8. – С. 62–65. (0,5 п.л.; авт. — 0,25 п.л.)

Иные публикации:

7. Митрофанова, А.А. Особенности осмотра места авиакатастрофы / А.А. Митрофанова // Актуальные проблемы современного права, государства и экономики : межвузовская студенческая научно-практическая конференция, Санкт-Петербург, 23 апреля 2011 г. : тезисы выступлений. – СПб. : Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2011. – С. 220–224. (0,2 п.л.)
8. Митрофанова, А.А. Тактические особенности осмотра места авиационного происшествия / А.А. Митрофанова // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. – 2016. – Вып. 1 (9). – С. 95–105. (0,5 п.л.)
9. Митрофанова, А.А. Тактика предъявления для опознания при расследовании авиационных происшествий / А.А. Митрофанова // Правовые проблемы укрепления российской государственности : сб. статей. Ч. 70. – Томск : Изд-во Том. ун-та, 2016. – С. 185–187. (0,1 п.л.)
10. Митрофанова, А.А. Особенности организации и производства осмотра места авиационного происшествия / А.А. Митрофанова // Развитие российского права: новые контексты и поиски решения проблем. III Московский юридический форум. X Международная научно-практическая конференция (Кутафинские чтения) : материалы конференции : в 4 ч. – Ч. 3. – М. : Проспект, 2016. – С. 450–454. (0,3 п.л.)
11. Митрофанова, А.А. Судебно-психологическая экспертиза по уголовным делам об авиационных происшествиях: актуальные вопросы / А.А. Митрофанова // Вестник криминалистики. – 2016. – № 3 (59). – С. 53–60. (0,7 п.л.)

12. Митрофанова, А.А. Значение морально-волевых и психофизиологических качеств следователей, участвующих в осмотре места авиационного происшествия / А.А. Митрофанова // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. – 2016. – Вып. 5 (13). – С. 91–97. (0,4 п.л.)

13. Митрофанова, А.А. Особенности назначения посмертной судебно-психологической экспертизы по уголовным делам об авиационных происшествиях / А.А. Митрофанова // Обеспечение прав и свобод человека в современном мире : материалы конференции : в 4 ч. – Ч. 3. – М. : Проспект, 2017. – С. 263–268. (0,4 п.л.)

14. Митрофанова, А.А. Актуальные проблемы назначения судебно-технических экспертиз при расследовании авиационных происшествий / А.А. Митрофанова // Материалы VI Международной научно-практической конференции «Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях», посвященной памяти заслуженного юриста РФ, доктора юридических наук, профессора Юрия Кузьмича Орлова (г. Москва, 19–20 января 2017 г.). – М. : Проспект, 2017. – С. 291–294. (0,2 п.л.)

15. Митрофанова, А.А. Расследование нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта: технологический аспект / А.А. Митрофанова // Современность в творчестве начинающего исследователя : материалы Всерос. научно-практич. конф. мол. учёных. Вып. 18. – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД РФ, 2017. – С. 151–156. (0,3 п.л.)