ОСОБЕННОСТИ НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Грибова К.В.

Грибова Ксения Вячеславовна - магистрант,
Институт магистратуры
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
Саратовская государственная юридическая академия, г. Саратов

Аннотация: *использование специальных знаний в расследовании преступлений – одно из ведущих направлений доказывания по уголовным делам, поскольку назначение и производство различных исследований и экспертиз направлены на установление обстоятельств происшедшего преступного события и качественное расследование.*

Ключевые слова: *криминалистика, специальные знания, безопасность движения и эксплуатации воздушного транспорта.*

Использование специальных знаний в расследовании преступлений – одно из ведущих направлений доказывания по уголовным делам, поскольку назначение и производство различных исследований и экспертиз направлено на установление обстоятельств произошедшего преступного события и качественное расследование[9, с. 249]. Одной из наиболее трудноразрешимых и главных задач, требующих особого отношения к ним следственных органов, является тщательное расследование преступлений на воздушном транспорте. При расследовании преступлений данной категории невозможно обойтись без проведения экспертиз, которые дают ответы на вопросы о механизме произошедшего.

По мнению Н.Ю. Авдащенко, экспертиза представляет собой экспертное исследование определенного объекта, которое проводится компетентным лицом (экспертом) и основано на специальных знаниях с применением определенных методик и имеющая своей целью получить новое знание об объекте, а оформляется оно в виде заключения [1, с. 6–12].

Следователь, при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, должен знать виды и сущность экспертиз, верно задавать вопросы, которые ставятся на разрешение эксперта. Следователи, имеющие небольшой стаж работы, зачастую сталкиваются со сложностями при их назначении.

Наиболее часто при расследовании уголовных дел о преступлениях в сфере безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта поводятся такие виды экспертиз: криминалистическая, техническая и судебно-медицинская[3].

Для выяснения причины авиационного происшествия и ряда обстоятельств назначается техническая экспертиза, которая в свою очередь может делиться на экспертизы более узкого профиля:

а) летно-техническая,

б) пожаротехническая,

в) взрывотехническая,

г) метеорологическая,

д) экспертизы по расшифровке фонограмм, данных автоматических и электронных устройств.

В практике расследования преступлений они применяются часто.

Для определения качества пилотирования и штурманского обеспечения, а также выяснения технического состояния транспорта и происхождения и характера тех или иных следов, повреждений и разрушений на частях воздушного судна, проводятся летно-технические экспертизы.

Пожаротехническая и взрывотехническая экспертизы нацелены на выяснение таких обстоятельств как причина и место взрыва и очаг пожара, который может возникнуть на воздушном судне.

Метеорологическая экспертиза направлена на выяснение погодных условий, а точнее сказать, дать ответ на вопрос: насколько правильно и грамотно проведена организация полета воздушного судна в зависимости от метеообеспечения.

И, наконец, экспертиза по расшифровке фонограмм, данных автоматических и электронных устройств проводится для выяснения причины выхода из строя узлов, агрегатов и приборов воздушного судна, оборудования аэропорта, по данным обстоятельствам,возможно, узнать произошло ли крушение в связи с неисправностью конкретной аппаратуры или нет.

Так, по факту крушения вертолета МИ-171 №22468 в Республике Коми, при расследовании уголовного дела нужно было определить причину авиационного происшествия, и с этой целью следователем была назначена летно-техническая экспертиза, в которой эксперту был задан вопрос: «Вследствие чего произошло столкновение вертолета МИ-171 с земной поверхностью?». Заключение летно-технической экспертизы № 10061-1 от 20.07.2919 года содержало в себе информацию о том, что создание пилотом большого угла

тангажа– 26,8 градусов в результате привело к тому, что произошла глубокая потеря поступательной скорости до 39 км/час, что в свою очередь, привело к созданию большой вертикальной скорости 7 м/с и более на высоте 50 м.

Такие действия повлекли попадание вертолета в режим «вихревого кольца», который характерен бросками по тангажу и крену, что вызывает снижение эффективности управления общим шагом несущего винта. Технические ошибки и характеристики в совокупности говорят о том, что ухудшилась управляемость вертолета, в итоге вертолет столкнулся с земной поверхностью [10]. Все сказанное выше дает полную картину того, что нарушения, которые совершены пилотом МИ-171, имеют прямую причинно-следственную связь с авиационным происшествием. Данная ситуация позволила сделать вывод о том, что назначенная следователем экспертиза помогла выяснить причину крушения вертолета, в результате, полученное заключение эксперта стало источником доказательств и легло в основу обвинительного заключения.

Все вышеизложенное дает понимание того, что именно летно-техническая экспертиза устанавливает причинно-следственную связь между неисправностью транспортного средства и действиями пилота, а также диспетчера, других лиц и возникшими последствиями, т.е. произошло столкновение воздушного судна с землей и с другим воздушным судном и другими объектами. В сложившейся ситуации эксперту нужно правильно задавать вопрос о причинной связи между действиями всех лиц и последствиями катастрофы (материальный ущерб, смерть пассажиров и т.д. [8, с. 36–38].

Чтобы выяснить и определить механизм и последовательность разрушений деталей и конструкции воздушного судна, следователь назначает трасологическую экспертизу, которая является одной из видов криминалистических экспертиз и способствует выяснению следующих обстоятельств: во-первых, является ли пробоина результатом воздействия конкретной детали, осколков, во-вторых, каково направление срыва заклепок.

В криминалистической литературе также предлагается назначать трасологическую экспертизу установления целого по частям, которая может помочь выяснить следующие вопросы: а) являются ли два представленных фрагмента (например, тяги управления рулем высоты), единым целым; б) представленный кусок металла, является ли частью какой-либо детали, узла, конструкции и воздушного судна?

Несколько слов, по нашему мнению, следует сказать и о таком виде экспертизы как баллистическая, которая назначается для исследования следов взрыва. Данная экспертиза помогает установить информацию о повреждениях деталей самолета, путем воздействия взрывной волны, где произошел взрыв (воздух, земля).На этом возможности баллистической экспертизы не исчерпываются, также может назначена для исследования на наличие повреждений от выстрела по самолету оружием.

Такое исследование проводилось при установлении причин гибели самолета Boeing 777, авиакомпании MalaysiaAirlines, на борту которой находилось 283 пассажира и 15 членов экипажа, которые погибли. В 2014 году прокурором Фред Вестербеке по делу делуBoeing 777 было сделано заявление о том, что вероятной причиной авиакатастрофы является сбивание самолета с земли. В дальнейшем было сделано уточнение о том, что хотя данная версия является главной, все имеются и другие версии падения самолета [5].

Такие выводы могли быть сделаны только на основании баллистической экспертизы.

Судебно-медицинская экспертиза также часто проводится при расследовании уголовных дел данной категории, которая назначается с целью разрешения вопросов медико-биологического характера. То есть перед экспертом следователем ставятся вопросы о причине наступления смерти, времени ее наступления, характере, локализации и степени тяжести телесных повреждений, состоянии здоровья членов экипажа перед происшествием, а также о наличии на теле и одежде пострадавшего лица специфических следов травмы, которая получена в результате аварии на воздушном транспорте.

Кроме того, следователю порой приходится выяснять: являются ли останки частями тела человека; если да, то какими именно; какому члену экипажа или кому из пассажиров принадлежат обнаруженные останки, предметы снаряжения, одежда и обувь; какие повреждения обнаружены на трупах членов экипажа, пассажиров; каков механизм их образования; в какой позе находились пилот и другие члены экипажа и пассажиры в момент столкновения самолета с землей; имеется ли в крови и тканях погибших этиловый спирт; есть ли на трупах пилота, других членов экипажа и у пассажиров огнестрельные или колото-резаные раны, иные повреждения, не являющееся авиационной травмой; каким было состояние здоровья пилота и других членов экипажа перед полетом.

В качестве примера назначения судебно-биологической экспертизы можно вспомнить ситуацию, связанную с гибелью членов экипажа самолета Airbus A320-211 от 24 марта 2015 года (144 пассажира и 6 членов экипажа на борту), где через 30 минут после взлета, самолет стал быстро снижаться, а через 10 минут врезался в горный склон. Французские следователи на одной из пресс-конференций сделали заявление о том, что второй пилот Андреас Любиц умышленно перевёл самолёт в режим снижения[6]. Такой вывод был сделан на основании проведенной экспертизы.

Как полагает В.И. Елинский, в случае гибели людей в некоторых ситуациях необходимо ставить дополнительные вопросы о кислородном голодании, а также отравлении угарным газом или наличии следов пожаров, взрывов и огнестрельных ранениях [4, с. 5–9**].**

В случае, если личность погибшего установить не удается, назначается молекулярно-генетическая экспертиза, которая проводится на основании образцов, изъятых входе судебно-медицинской экспертизы фрагментов тел погибших.

Для этого в сравнительном аспекте берутся биологические образцы близких родственников погибших и перед экспертом ставится вопрос о том, какие из представленных на исследование фрагментов являются останками определенного человека, находившегося на борту воздушного судна. Молекулярно-генетическая экспертиза судебно-медицинскими экспертами,помогает определяет принадлежность того или иного человека, т.е. его останков конкретному погибшему [11].

Таким образом, подводя окончательный итог всему нами изложенному выше, можно сделать вывод о том, что различные экспертные заключения служат одним из основных источников доказывания по делам о преступлениях в сфере безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

Список литературы

1. *Босхолов С.С.* Современная уголовная политика как часть социально-правовой политики государства / С.С. Босхолов // Сибирский криминологический журнал, 2006. № 1. С. 6–12.
2. *Верещагина А.В*. Институт специалиста в УПК РФ / А.В. Верещагина // Уголовное право, 2007. № 3. С. 86–90.
3. Виды экспертиз // Следователь–криминалист. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.xn7sbbfjfdzabsfffmrh6bisin2t.xn--p1ai/metodiceskij-material/ (дата обращения: 18.04.2015).
4. *Елинский В.И., Коткин П.Н*. Особенности производства первоначальных следственных действий по уголовным делам об авиационных происшествиях. / В.И. Елинский, П.Н. Коткин // Российский следователь, 2009. № 19. С. 5–9.
5. Катастрофа Boeing 777 в Донецкой области РФ // Лента /2015.
6. Катастрофа А320 под Динь-ле-Беном // Лента. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://lenta.ru/ /news/2015// (дата обращения: 30.04.2015).
7. О введении в действие Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации: Приказ Федеральной авиационной службы России от 11.08.1998 № 254 // СПС «КонсультантПлюс». [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online/ (дата обращения: 29.10.2017).
8. Расследование авиационных происшествий: методические рекомендации / Главное управление криминалистики. М., 2009. С. 36–38.
9. *Хмелева А.В.* Тактические ошибки, допускаемые при назначении судебных экспертиз // Криминалистическая тактика: современное состояние и перспективы развития: сб. матер. 56-х криминалистических чтений: В 2 ч. М.: Академия Управления МВД России, 2015. Ч. 2. С. 249.
10. Уголовное дело № 22468 // СудАкт. Судебные и нормативные акты РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://sudact.ru/qa/questions/scope:all/ (дата обращения: 18.04.2015).
11. Уголовное дело № 100456// СудАкт. Судебные и нормативные акты РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://sudact.ru/qa/questions/scope:all/ (дата обращения:03.05.2015).