

**СУДЕБНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ ОБ
АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ**

Митрофанова А.А.

Аннотация: в статье рассматриваются некоторые актуальные вопросы назначения судебно-психологической экспертизы при расследовании авиационных происшествий. Особое внимание уделяется важности учета личного фактора в раскрытии причин авиационных аварий и катастроф. Отмечается, что проведение судебно-психологической экспертизы по уголовным делам данной категории в целях выявления психологических и психофизиологических механизмов поведения субъектов, управляющих воздушным транспортом, позволяет существенно повысить качество и эффективность расследования.

Ключевые слова: судебно-психологическая экспертиза, расследование авиационных происшествий, авиационная катастрофа, личный фактор, человеческий фактор.

Наряду с группами поводов обязательного назначения судебно-психологической экспертизы, как отмечает М.И. Еникеев, выделяются группы факультативных (необязательных) поводов назначения данной экспертизы¹. К таковым относится судебно-психологическая экспертиза при расследовании происшествий, связанных с использованием техники (автотранспортных, авиационных, железнодорожных, воднотранспортных происшествий, аварий на производстве). В ряде случаев назначается инженерно-психологическая (технико-психологическая) экспертиза.

Еще в 1983 г. совместное научное заседание Института государства и права АН СССР и Института психологии АН СССР, посвященное рассмотрению юридического значения ошибок человека-оператора, приняло предложение обратить внимание Прокуратуры СССР на необходимость прямого участия специалистов по инженерной психологии в расследовании аварий и катастроф в сложных системах управления, а также более широкого использования психологических экспертиз².

В научных работах юристов и психологов неоднократно указывалось на необходимость производства судебно-психологической экспертизы по уголовным

¹ Еникеев М. И. Психологический энциклопедический словарь. – М. : Проспект, 2010. – С. 475-476.

² Крылова Н. В. Юристы и психологи за круглым столом // Психологический журнал. – Т. 4. – 1983. – № 4. – С. 101–105.

делам о нарушении правил безопасности полетов¹. Выявление экспертом психологических и психофизиологических механизмов поведения субъектов, участвующих в полете и его управлении, позволяет правильно квалифицировать их действия, индивидуализировать меры ответственности и наказания, соответственно, повысить качество расследования авиационных происшествий². Кроме того, результаты судебно-психологической экспертизы могут существенно повлиять на исход дела, поскольку в соответствии с п. 2 ст. 28 УК РФ лицо признается невиновным в совершении деяния, если не могло предотвратить общественно опасные последствия в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам, что, несомненно, встречается при авиационных происшествиях.

Как пишут О.Д. Ситковская, Л.П. Коньшева, М.М. Коченов УК РФ (1996 г.) расширил использование психологических понятий и категорий (в том числе непривычных для правоприменительной практики), в связи с чем при расследовании возникла необходимость устанавливать новые психологические по содержанию и значимые для уголовно-правового регулирования обстоятельства³.

Однако приходится отметить неоптимальность некоторых терминов, использованных в этой норме. Во-первых, не ясно соотношение упомянутых в тексте «экстремальных условий» и «нервно-психических перегрузок»; идет ли речь об одновременном действии этих факторов или их надо рассматривать отдельно. Во-вторых, разработчики нормы отказались от правильной с точки зрения психологии формулировки о «неспособности осознавать значение своих действий или руководить ими». Формулировка нормы переведена в другую плоскость – говорится о невозможности «предотвратить последствия своих действий», тогда как логический анализ позволяет предположить, что эта невозможность явилась результатом утраты субъектом способности руководить своими действиями.

Представляется, что способность оператора осознавать значение своих действий и руководить ими в экстремальной ситуации (когда поведение его было неадекватно обстановке и привело к тяжелым последствиям) должна быть отнесена к предмету психологической экспертизы⁴.

Автоматизация управления полетом современных воздушных судов находит в настоящее время большое применение в авиации, оказывая значительное влияние на психологию деятельности человека-оператора. Во время полета членам экипажа и работникам диспетчерской службы приходится анализировать одновременно большой объем информации, вследствие чего возрастает роль

¹ См., например: Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психологическая экспертиза при расследовании авиационных происшествий // Актуальные проблемы раскрытия преступлений. Сборник научных трудов. – М., 1985. – С. 52; Коченов М. М. Судебно-психологическая экспертиза: теория и практика. Избранные труды. – М. : Генезис, 2010. – С. 146–147; Антонян Ю. М., Эминов В. Е. Личность преступника. Криминологическое исследование : монография. – М. : Норма, Инфра-М, 2015. – С. 253.

² Китаева В. Н. Судебно-психологическая экспертиза при расследовании авиакатастрофы // Российский следователь. – 2004. – № 11. – С. 9.

³ Ситковская О. Д., Коньшева Л. П., Коченов М. М. Новые направления судебно-психологической экспертизы. Справочное пособие. – М. : Юрлитинформ, 2000. – С. 2.

⁴ Там же. – С. 60–61.

интеллектуальной деятельности и нервно-психического напряжения, значительно повышается нагрузка на их психику и нервную систему, особенно в условиях аварийной ситуации и, как правило, имеющегося в данной ситуации дефицита времени для принятия решения. В условиях внезапно нарастающего потока информации, что нередко предшествует наступлению аварийной ситуации, возрастают требования к функционированию психической сферы человека, возможно возникновение стрессовых состояний, значительно снижающих возможности человека по оценке обстановки и принятию решений, а иногда приводящих к состоянию физиологического аффекта. Поэтому многими учеными-психологами и психоневрологами указывается на важность учета при установлении причин авиационного происшествия так называемого личного фактора¹.

В международной практике введено понятие «человеческий фактор» как одна из причин авиационных происшествий, обусловленная отрицательной деятельностью любого специалиста (оператора системы «человек-машина»), обеспечивающего безопасность выполнения полетов². Так, по оценке Межгосударственного авиационного комитета (МАК) за последние пять лет практически 80 % авиационных происшествий были обусловлены человеческим фактором³.

При этом следует обратить внимание на то, что в инженерной психологии существует два понятия «человеческий фактор» и «личный фактор» и они не тождественны. Большинство психологов под личным фактором понимают совокупность всех физических и психических свойств человека, влияющих на качество выполнения профессиональных функций и могущих быть поставленными в связь с летным происшествием. В содержание понятия «человеческий фактор» включены психофизиологические характеристики, имеющиеся у всех людей, возможности и ограничения, проявляющиеся в конкретных условиях взаимодействия человека и техники.

Таким образом, в понятии «личный фактор» акцент сделан на индивидуальные характеристики конкретной личности, которые мешают ей управлять объектом (например, воздушным судном), а в понятии «человеческий фактор» содержатся типичные характеристики, свойственные любому человеку⁴.

Происшествия в авиации, причины которых обусловлены влиянием личного фактора, могут быть связаны с сознательным нарушением инструкций, профессиональной дисциплины (недобросовестное исполнение своих обязанностей лицами, от которых зависит безопасность полетов). Однако нередко они — следствие ошибочных действий, спровоцированных обстоятельствами, отрицательно влияющими на протекание психических процессов и динамику психических состояний.

¹ См., например: Коченов М. М. Судебно-психологическая экспертиза: теория и практика. Избранные труды. — М. : Генезис, 2010. — С. 146.

² Балашов Д. Н. Методика расследования преступных нарушений правил полетов или подготовки к ним в Вооруженных Силах РФ : дис. ... канд. юрид. наук : 20.02.03. — М., 2000. — С. 151–152.

³ Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета. — URL: www.mak.ru.

⁴ Китаева В. Н. Судебно-психологическая экспертиза при расследовании авиакатастрофы // Российский следователь. — 2004. — № 11. — С. 9.

Сбои в действиях операторов и лиц, служебные обязанности которых связаны с обеспечением надлежащих условий их действий, проистекают из психофизиологических качеств, затрудняющих реализацию соответствующих должностных функций, временных психических состояний (стресс, утомление и др.), недостаточной профессиональной подготовки, проявляющейся в растерянности, неспособности к адекватному поведению во внештатных ситуациях, рассогласованных действиях внутри экипажа, между экипажем и пассажирами, экипажем и наземными службами, наличием у соответствующих лиц безответственности, легкомыслия, низкого самоконтроля, самоуверенности и пр.

В большинстве случаев авиационные происшествия связаны с ошибками людей в использовании приборов, их показаний, с трудностями в восприятии, в анализе и оценке нестандартных (нештатных) ситуаций, принятии и реализации оперативных решений, рассогласованием групповой деятельности и другими проявлениями личного характера. Можно утверждать, что механизм аварий и катастроф в большинстве случаев непосредственно связан с особенностями личности и поведения, а также с учетом того, что управление воздушным судном — сложная групповая деятельность со строгим распределением функций, с характером взаимоотношений внутри малой группы, с деятельностью операторов и лиц, вступающих с ними в служебные контакты, по обеспечению безопасности полетов¹.

Кроме того, в правовом аспекте серьезного внимания заслуживает вопрос о разграничении ошибок при авариях и катастрофах, связанных с личным фактором, и причин, обусловленных конструктивными недостатками технических средств и систем. Доказано, что ошибочные действия могут быть совершены пилотами в результате психического перенапряжения, индивидуально-психологических особенностей личности, а также в результате несоответствия авиационного оборудования психофизиологическим возможностям человека.

Таким образом, применительно к преступным нарушениям правил безопасности на воздушном транспорте особенно тесно переплетаются психофизиологические, психические и социально-психологические факторы, предопределяющие на их фоне исключительную роль личного фактора.

Говоря о психофизиологическом факторе, следует отметить, что способность человека активно действовать в экстремальной ситуации связана с возможностью использования внутренних резервов (сенсбилизация анализаторов, уменьшение времени сенсомоторных реакций и т.д.). В экстремальных условиях изменяется чувствительность человека к обнаружению сигналов опасности, скорость его реагирования на такие сигналы. С другой стороны, сужается поле сознательного восприятия действительности и за его пределами могут оставаться существенные в данный момент обстоятельства.

Психофизиологические возможности человека обнаруживать опасности и адекватно реагировать на них зависят от индивидуальных особенностей личности

¹ Ситковская О. Д. Уголовный кодекс Российской Федерации : психологический комментарий. — М. : Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации ; Юридическая фирма «Контракт» ; Волтерс Клувер, 2009. — С. 168–169.

и, в частности, от типа нервной системы¹. Так, известны преимущества лиц с сильной нервной системой, многие из которых способны действовать хладнокровно и четко в сложных экстремальных условиях, в то время как у лиц со слабой нервной системой значительно чаще снижается способность к осуществлению целенаправленной регуляции своего поведения вплоть до полного нервного срыва².

Существенного внимания заслуживает вопрос об особенностях психической деятельности пилотов в усложненных условиях полета. Деятельности пилотов, как правило, свойственны: высокая летная мотивация, спокойное отношение к опасности, способность быстро ориентироваться в стрессовых ситуациях, отсутствие эмоциональной конфликтности, невротичности, вспыльчивости, застенчивости³.

подавляющее большинство пилотов, конечно, обладают всеми этими столь необходимыми для их профессии личностными качествами. Однако известны и психологические корреляты предрасположенности пилотов к ошибочным действиям. Так, выявлены черты личности пилотов, наличие которых предрасполагает к возникновению авиационных происшествий. К их числу относятся легкомыслие, переоценка своих возможностей, неадекватный оптимизм, тщеславие, рассеянность внимания, нерешительность, неспособность предвидеть последствия своих действий, повышенный уровень тревожности, ограничивающий свободу действий пилота, и др.⁴

Наряду с психофизиологическими и психическими факторами работа летного экипажа зависит от ряда социально-психологических факторов.

Экипаж воздушного судна — это специфический коллектив, профессиональной особенностью которого является сложность, ответственность и опасность деятельности по пилотированию воздушного судна, а также постоянное взаимодействие. Летный экипаж представляет наиболее ярко выраженную модель коллектива, от социально-психологической сплоченности которого зависит успешное и безопасное выполнение полетов.

Наиболее значительными факторами сплоченности летных экипажей являются: профессиональное мастерство; особенности профессионального поведения; способность командира к лидерству; эмоциональная устойчивость (неподверженность эмоциональным срывам); социально-психологическая совместимость его членов — ценностно-ориентационное единство членов экипажа; чуткость и доброжелательность в межличностных отношениях, надежность членов группы; личностная совместимость и деловая результативность.

¹ Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психологическая экспертиза при расследовании авиационных происшествий // Актуальные проблемы раскрытия преступлений. Сборник научных трудов. — М., 1985. — С. 53–54.

² Ситковская О. Д., Коньшева Л. П., Коченов М. М. Новые направления судебно-психологической экспертизы. Справочное пособие. — М. : Юрлитинформ, 2000. — С. 62.

³ Антонян Ю. М., Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психология преступника и расследования преступлений. — М. : Юрист, 1996. — С. 52.

⁴ Антонян Ю. М., Эминов В. Е. Личность преступника. Криминологическое исследование : монография. — М. : Норма, Инфра-М, 2015. — С. 250.

В несплоченных экипажах в большинстве случаев встречаются личности с такими выраженными чертами характера, как чрезмерная замкнутость или общительность, стремление к лидерству. Им чаще всего свойственны: слабость тормозных процессов саморегуляции, нерешительность, высокий уровень возбудимости, тревожности и т.п. Все эти индивидуальные качества, резко обостряясь в экстремальных условиях, могут явиться причинами авиационных происшествий¹.

Едва ли не решающую роль в комплексе причин аварий и катастроф играют такие черты характера командиров воздушных судов, как пассивность, несобранность, подверженность воздействию других людей, неумение организовать согласованную работу подчиненных, неуравновешенность, самоуверенность, выражающаяся в завышенной оценке своего профессионального мастерства².

Члены несплоченных экипажей, как правило, не удовлетворены социально-психологическими качествами своих командиров. В связи с этим возникает склонность к обсуждению и даже нарушению приказов командира воздушного судна. В ряде случаев данное обстоятельство также приводит к авиационным происшествиям³.

Психологически сложной является деятельность диспетчеров-операторов, надежность которой служит обязательным условием безопасности полетов. Для успешного выполнения профессиональных функций диспетчеру требуются такие психологические качества, как способность длительное время выдерживать воздействие помех, шумов в каналах связи, способность одновременно следить за большим количеством воздушных судов и пр. Ошибки в работе диспетчеров нередко бывают вызваны не пренебрежением своими обязанностями, но недостаточным развитием указанных психологических качеств, необходимых для осуществления надежной деятельности в усложненных условиях. Исследование интеллектуальных, эмоционально-волевых и других психологических особенностей диспетчеров в их связи с допущенными ошибками и сбоями в деятельности способно углубить понимание причин конкретного авиационного происшествия⁴.

Все вышесказанное подтверждает необходимость глубокого изучения личного фактора, как возможной причины авиационного происшествия, обеспечения принципа ответственности только за виновное поведение, недопустимости объективного вменения. Это возможно только при строгом

¹ Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психологическая экспертиза при расследовании авиационных происшествий // Актуальные проблемы раскрытия преступлений. Сборник научных трудов. – М., 1985. – С. 54–55.

² Ситковская О. Д. Уголовный кодекс Российской Федерации: психологический комментарий. – М.: Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации; Юридическая фирма «Контракт»; Волтерс Клувер, 2009. – С. 173.

³ Антонян Ю. М., Эминов В. Е. Личность преступника. Криминологическое исследование: монография. – М.: Норма, Инфра-М, 2015. – С. 255.

⁴ Ситковская О. Д. Уголовный кодекс Российской Федерации: психологический комментарий. – М.: Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации; Юридическая фирма «Контракт»; Волтерс Клувер, 2009. – С. 173.

индивидуальном подходе к каждому человеку-оператору, действия которого стали причиной катастрофы или аварии воздушного судна.

Как показывает практика, причины ошибочных решений пилотов (авиадиспетчеров) весьма разнообразны: небрежность, недостаточная осматрительность, беспечность, самонадеянность и т.д.; недостаточная техническая, профессиональная подготовка. Но в ряде случаев правильное решение не могло быть принято данным лицом в силу того, что это было за пределами его индивидуальных психофизиологических возможностей. Установить же данное обстоятельство представляется возможным только с помощью судебно-психологической экспертизы.

По уголовным делам об авиационных происшествиях судебно-психологическая экспертиза (в отличие от судебно-психиатрической) проводится только в отношении психически здоровых лиц и по вопросам, не связанным с диагностикой каких бы то ни было психических расстройств. Поводом к назначению указанной экспертизы может служить предположение о возникновении у обвиняемого в момент аварии или катастрофы психического состояния, делающего невозможным, затрудняющим выполнение профессиональных функций, или о несоответствии индивидуально-психологических и профессиональных возможностей лица требованиям аварийной ситуации.

Необходимо отметить, что достаточно часто при авиационных происшествиях члены экипажа воздушного судна погибают. В данном случае 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. Человека уже нет в живых, но необходимо воссоздать его образ, личность, психологический статус, восстановить и исследовать внутренний мир, образ мыслей, мироощущение. Решение экспертных задач целиком основывается на собранных следствием материалах уголовного дела, и от их качества, полноты и объективности зависит обоснованность, надежность и эффективность выводов экспертов¹.

Для производства психологических экспертиз могут быть привлечены специалисты в области психологии, работающие в научных и медицинских учреждениях и учебных заведениях². Однако наиболее целесообразно подбирать таких лиц из числа работающих в области психофизиологии, авиационной и инженерной психологии.

Экспертам-психологам в зависимости от ситуации могут быть поставлены на разрешение следующие вопросы:

- находился ли субъект в момент совершения конкретных действий в состоянии физиологического аффекта или иного конфликтного психического состояния (стресс, растерянность, потеря ориентировки и т.д.);
- какое влияние на выполнение профессиональных функций могло оказать такое состояние;

¹ Васильев В. Л. Юридическая психология : Учебник для вузов. – СПб. : Питер, 2009. – С. 533.

² Расследование и предупреждение авиационных происшествий / отв. ред. Н. В. Жогин. – М. : ВИПП, 1977. – С. 150.

– могла ли сложившаяся в полете ситуация вызвать изменение психического состояния субъекта;

– соответствуют ли психофизиологические качества субъекта, уровень сформированности у него профессионально-психологических навыков требованиям экстремальных условий, в которых он оказался вследствие возникновения аварийной обстановки, характеру нервно-психических перегрузок;

– исходя из условий полета, мог ли субъект правильно воспринимать информацию, необходимую для успешного выполнения своих профессиональных функций (например, факт и степень влияния освещенности кабины экипажа на процесс и качество восприятия показаний приборов и т.д.)¹;

– имеются ли какие-либо эргономические недостатки в системах управления воздушным судном и могли ли они повлиять на ошибочные действия субъекта;

– каков уровень сплоченности экипажа и его влияние на развитие экстремальной ситуации в полете².

Положительным примером помощи экспертов-психологов является случай расследования авиакатастрофы из практики прокуратуры Иркутской области.

4 июля 2001 года в 2 часа 08 минут местного времени самолет Ту-154М авиакомпании «ВладивостокАвиа» вследствие потери скорости и высоты упал на землю около с. Бурдаковка при заходе на посадку в аэропорт г. Иркутска в простых погодных условиях. При этом самолет полностью разрушился, и все люди, находившееся в нем, — 9 членов экипажа и 136 пассажиров — погибли.

На первоначальном этапе расследования были выдвинуты четыре версии причин авиакатастрофы:

- 1) отказ оборудования самолета в условиях захода на посадку;
- 2) террористический акт;
- 3) неблагоприятное воздействие факторов внешней среды;
- 4) ошибка в технике пилотирования.

В ходе расследования первые три версии не подтвердились и были исключены. Версия об ошибке экипажа в управлении воздушным судном обосновывалась следующими данными.

Согласно заключению комиссии по расследованию авиационных происшествий на воздушном транспорте движение самолета на заключительном этапе полета в процессе возникновения и развития аварийной ситуации полностью определялось управляющими действиями экипажа. Аварийная ситуация при заходе на посадку возникла и развилась в результате нарушения взаимодействия в экипаже, регламентированного «Руководством по летной эксплуатации самолета Ту-154М», «Инструкцией по взаимодействию и технологией работы членов экипажа самолета Ту-154М».

Из отчета группы авиационной медицины летной подкомиссии следует, что экипаж в таком составе выполнял первый полет. Активное пилотирование при

¹ Осмотр места происшествия : Практическое пособие / под ред. А. И. Дворкина. – М., 2000. – С. 331.

² Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психологическая экспертиза при расследовании авиационных происшествий // Актуальные проблемы раскрытия преступлений. Сборник научных трудов. – М., 1985. – С. 62.

заходе на посадку и до момента возникновения особой ситуации осуществлял второй пилот Д. Командир воздушного судна (далее — КВС) Г. контролировал его действия и вел радиосвязь с диспетчером. Однако с третьего разворота КВС вмешивается в управление (без выдачи команды второму пилоту) и до момента падения самолета на землю сам управляет воздушным судном, что вызвало нарушение взаимодействия членов экипажа.

Поскольку для определения причинной связи между нарушением взаимодействия в экипаже и наступившими последствиями необходимы специальные познания, следователь назначил судебно-психологическую экспертизу. Особенности данной судебно-психологической экспертизы заключались в том, что, с одной стороны, она проводилась в отношении умерших лиц, для чего от следственной группы требовалось собрать максимально полные данные о психологических характеристиках членов экипажа; с другой стороны, одним из объектов экспертного исследования выступали аудиозаписи служебных разговоров экипажа Ту-154М № RA 85845 в период, предшествующий катастрофе.

Проведение экспертизы было поручено доцентам кафедры общей и социальной психологии Иркутского государственного университета — З.В. Дияновой и Т.М. Щеголевой.

В распоряжение экспертов-психологов следователь представил материалы уголовного дела, содержащие сведения о личности членов экипажа, аудиозапись внутрикабинных переговоров членов экипажа, расшифровку речевого накопителя с внутрикабинными переговорами экипажа и 30-минутную аудиозапись переговоров КВС с диспетчерскими службами.

По результатам проведенного судебно-психологического исследования эксперты пришли к выводу, что психологическими причинами нарушения профессионального взаимодействия стали, во-первых, отсутствие опыта совместной работы, отчего члены экипажа не сумели мгновенно отреагировать действия друг друга и предвосхитить их. Во-вторых, личностные особенности КВС Г. (высокая профессиональная мотивация, самодостаточность и гиперответственность за результаты совместной деятельности экипажа) оказали влияние на возникновение у него избыточной мотивации и заставили неэффективно действовать в критической ситуации — по типу аварийного реагирования.

Следователь в ходе расследования широко использовал данное заключение судебно-психологической экспертизы при всестороннем исследовании обстоятельств данной авиакатастрофы.

Было установлено, что члены экипажа грубо нарушили требования, предусмотренные нормативными актами гражданской авиации по безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Так, командир ВС Г. после взятия активного управления на себя установленную процедуру передачи управления не выполнил. Второй пилот Д. не потребовал от КВС уведомления о взятии управления на себя и продолжал сам активно управлять самолетом.

Заключение судебно-психологической экспертизы в совокупности с другими доказательствами по делу позволило прийти к выводу, что авиакатастрофа самолета Ту-154М произошла под Иркутском 4 июля 2001 года вследствие

нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта КВС Г. и вторым пилотом Д., которые в силу занимаемых должностей обязаны были соблюдать эти правила¹.

Таким образом, проведение судебно-психологической экспертизы по уголовным делам об авиационных происшествиях в тех случаях, когда одной из предполагаемых причин катастрофы или аварии называют «личный фактор», может значительно повысить эффективность расследования.

Библиографический список:

1. Антонян Ю. М. Личность преступника. Криминологическое исследование : монография / Ю. М. Антонян, В. Е. Эминов. – М. : Норма, Инфра-М, 2015. – 368 с.
2. Антонян Ю. М. Психология преступника и расследования преступлений / Ю. М. Антонян, М. И. Еникеев, В. Е. Эминов. – М. : Юристъ, 1996. – 336 с.
3. Балашов Д. Н. Методика расследования преступных нарушений правил полетов или подготовки к ним в Вооруженных Силах РФ : дис. ... канд. юрид. наук : 20.02.03 / Д. Н. Балашов. – М., 2000. – 218 с.
4. Васильев В. Л. Юридическая психология : Учебник для вузов / В. Л. Васильев. – СПб. : Питер, 2009. – 608 с.
5. Еникеев М. И. Психологическая экспертиза при расследовании авиационных происшествий / М. И. Еникеев, В. Е. Эминов // Актуальные проблемы раскрытия преступлений. Сборник научных трудов. – М., 1985. – С. 51–62.
6. Еникеев М. И. Психологический энциклопедический словарь / М. И. Еникеев. – М. : Проспект, 2010. – 560 с.
7. Китаева В. Н. Судебно-психологическая экспертиза при расследовании авиакатастрофы / В. Н. Китаева // Российский следователь. – 2004. – № 11. – С. 9–11.
8. Коченов М. М. Судебно-психологическая экспертиза: теория и практика. Избранные труды / М. М. Коченов. – М. : Генезис, 2010. – 352 с.
9. Крылова Н. В. Юристы и психологи за круглым столом / Н. В. Крылова // Психологический журнал. – Т. 4. – 1983. – № 4. – С. 101–106.
10. Осмотр места происшествия : Практическое пособие / под ред. А. И. Дворкина. – М. : Юристъ, 2000. – 336 с.
11. Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета [Электронный ресурс]. – URL: www.mak.ru.
12. Расследование и предупреждение авиационных происшествий / В. Е. Эминов [и др.]; отв. ред. Н. В. Жогин. – М. : ВИППП, 1977. – 222 с.
13. Ситковская О. Д. Новые направления судебно-психологической экспертизы. Справочное пособие / О. Д. Ситковская, Л. П. Конышева, М. М. Коченов. – М. : Юрлитинформ, 2000. – 160 с.

¹ Подробнее см.: Китаева В. Н. Судебно-психологическая экспертиза при расследовании авиакатастрофы // Российский следователь. – 2004. – № 11. – С. 10–11.

14. Ситковская О. Д. Уголовный кодекс Российской Федерации : психологический комментарий / О. Д. Ситковская. – М. : Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации ; Юридическая фирма «Контракт» ; Волтерс Клувер, 2009. – 192 с.

References:

1. Antonyan Yu. M. The person of the criminal. Criminological and psychological research: monograph / Yu. M. Antonyan, VE Eminov. - M.: Norma, Infra-M, 2015. - 368 p.
2. Antonyan Yu. M. Psychology of the criminal and the investigation of crimes / Yu. M. Antonyan, MI Enikeev, VE Eminov. - M.: Jurist, 1996. - 336 p.
3. Balashov, DN Methodology for Investigating Criminal Infringements of Flight Rules or Preparations for them in the Armed Forces of the Russian Federation: dis. ... cand. jurid. Sciences: 20.02.03 / DN Balashov. - M., 2000. - 218 p.
4. Vasiliev VL Legal psychology: Textbook for high schools / VL Vasiliev. - St. Petersburg. : Peter, 2009. - 608 with.
5. Enikeev MI Psychological expertise in the investigation of aviation accidents / MI Enikeev, VE Eminov // Actual problems of crime detection. Collection of scientific papers. - M., 1985. - P. 51-62.
6. Enikeev MI Psychological encyclopaedic dictionary / MI Enikeev. - Moscow: Prospect, 2010. - 560 pp.
7. Kitaeva VN Forensic psychological examination in the investigation of a plane crash / VN Kitaeva // Russian investigator. - 2004. - No. 11. - P. 9-11.
8. Kochenov MM Forensic Psychological Examination: Theory and Practice. Selected Works / MM Kochenov. - M.: Genesis, 2010. - 352 p.
9. Krylova NV Lawyers and psychologists at the round table / N. V. Krylova // Psychological journal. - T. 4. - 1983. - № 4. - P. 101-106.
10. Inspection of the scene: A practical guide / ed. AI Dvorkin. - M.: Юристъ, 2000. - 336 with.
11. Official site of the Interstate Aviation Committee [Electronic resource]. - URL: www.mak.ru.
12. Investigation and prevention of accidents / VE Eminov [and others]; otv. Ed. N. V. Zhogin. - M.: VIPPP, 1977. - 222 p.
13. Sitkovskaya OD New directions of forensic psychological examination. Reference guide / OD Sitkovskaya, LP Konysheva, MM Kochenov. - M.: Yurlitinform, 2000. - 160 p.
14. Sitkovskaya OD Criminal Code of the Russian Federation: psychological commentary / OD Sitkovskaya. - M.: Academy of the General Prosecutor's Office of the Russian Federation; Law firm "Contract"; Walters Kluwer, 2009. - 192 p.

Mitrofanova A. A.

**FORENSIC PSYCHOLOGICAL EXAMINATION ON CRIMINAL CASES ABOUT AVIATION ACCIDENTS:
ESSENTIAL ISSUES**

Abstract: *The article deals with some essential issues of appointment of forensic psychological examination during aviation accidents investigation. Particular attention is paid to the importance of taking into account the personal factor in discovering the causes of aviation accidents and disasters. It is noted that a forensic psychological examination of criminal cases of this category in order to identify the psychological and psychophysiological mechanisms of behavior of subjects, control air transport, can significantly increase the effectiveness of the investigation.*

Keywords: *forensic psychological examination, aviation accident investigation, air crash, personal factor, human factor.*

Сведения об авторе: *Митрофанова Алёна Андреевна — аспирант кафедры криминалистики, судебных экспертиз и юридической психологии, Байкальский государственный университет; e-mail: alena_mitrofanova@bk.ru.*

About the author: *Mitrofanova Alyona Andreevna — Post-graduate student, Department of Criminalistics, Judicial Examinations and Legal Psychology, Baikal State University; e-mail: alena_mitrofanova@bk.ru.*

Научный руководитель: *Степаненко Диана Аркадьевна — профессор кафедры криминалистики, судебных экспертиз и юридической психологии, доктор юридических наук, профессор, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11; e-mail: diana-stepanenko@mail.ru.*

Academic advisor: *Stepanenko Diana Arkadyevna — Professor of Department of Criminalistics, Judicial Examinations and Legal Psychology, Doctor of Law, Professor, Baikal State University, 11, Lenin str., Irkutsk, 664003; e-mail: diana-stepanenko@mail.ru.*