

ТИПИЧНЫЕ ТРУДНОСТИ В ХОДЕ НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОИЗВОДСТВА ПЕРВИЧНЫХ СУДЕБНО- МЕДИЦИНСКИХ ЭКСПЕРТИЗ В СЛУЧАЯХ ТРАВМИРОВАНИЯ ПЕШЕХОДА АВТОМОБИЛЕМ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ

Одесский государственный медицинский университет,
Одесское областное бюро судебно-медицинской экспертизы

Цель. Установление особенностей травмирования в случаях наезда автомобиля на пешехода на основании современного опыта проведения комплексных судебно-медицинских и транспортно-трассологических экспертиз.

Материал. 132 заключения эксперта, проведенные в Одесском областном бюро судебно-медицинской экспертизы в случаях ДТП за 2011 – 2014 г.г. Особое внимание уделяется последовательности (алгоритму) проведения такой экспертизы.

Результаты. Анализировались основные причины ошибок экспертов: 1) при назначении экспертиз следователь не всегда представляет себе их возможности, не понимает разницы между возможностями эксперта, производящего единоличную экспертизу трупа, и возможностями комиссии экспертов, в состав которой входит эксперт-автотехник; 2) судебно-медицинский эксперт, производящий экспертизу трупа, недостаточно знает транспортную травму вообще. По результатам проведенного исследования можно сделать выводы: причиной экспертных ошибок в этих случаях является переоценка экспертами значения характерных для наезда автомобиля на пешехода телесных повреждений (и, в частности, «бампер-переломов»); при проведении судебно-медицинских экспертиз трупов судебно-медицинский эксперт не должен единолично разрешать вопросы следующего характера: - каким типом автомобиля был совершен наезд на пострадавшего; - каково было взаиморасположение автомобиля и пешехода в момент их первичного контактирования; - какие части автомобиля и пешехода вступили между собой в первичный контакт.

Ключевые слова: судебно-медицинская экспертиза, автомобильная травма.

ВВЕДЕНИЕ

Как расследованию случаев дорожного травматизма в случаях наезда автомобиля на пешехода, так и, соответственно, назначению судебно-медицинских экспертиз в этих случаях в настоящее время уделяется серьезное внимание [1; 2], а сами судебно-медицинские экспертизы по данной категории дел приобретают все большее значение.

Соответственно увеличивается и объем требований, предъявляемых к качеству экспертиз, что обусловлено, прежде всего, увеличением возможностей стороны защиты в ходе досудебного следствия и судебного рассмотрения уголовных дел этой категории. Это настоятельно диктует необходимость повышения уровня обоснованности выводов эксперта, что и является **целью** данного исследования.

МАТЕРИАЛ И МЕТОДЫ

Для настоящего исследования были использованы данные 132 заключений эксперта, проведенных в Одесском областном бюро СМЭ в случаях ДТП со смертельным исходом, за 2011 – 2014 г. Данные заключения анализировались с точки зрения их обоснованности, в частности, соответствия исследовательской части заключения выводам; исследовались фототаблицы и схемы к данным заключениям.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Анализ практики назначения и производства судебно-медицинских экспертиз по указанной категории дел убедительно свидетельствует, что обоснованность выводов в заключениях экспертов оставляет желать лучшего. Связано это, по-видимому, с двумя основными причинами:

- Назначая экспертизы, следователь не всегда представляет себе их возможности, в частности, не понимает разницы между возможностями эксперта, производящего единоличную экспертизу трупа, и возможностями комиссии экспертов, в состав которой входит как эксперт-автотехник, так и судебно-медицинский эксперт медико-криминалистического отделения. Так, вопросы, явно выходящие за пределы компетенции судебно-медицинского эксперта-танатолага, были поставлены перед ним в 65 экспертизах (то есть, практически в половине случаев).

- Судебно-медицинские эксперты, которые проводят экспертизы трупов, недостаточно знают автомобильную травму вообще, не учитывают многообразие возможных механизмов травмирования пешехода автомобилем, страдают, если так можно выразиться, некоторой «шаблонностью» экспертного мышления. Эта «шаблонность» проявляется стремлением объяснить обстоятельства травмирования пострадавшего исходя из того или иного «стандартного», «общеизвестного», «наиболее распространенного» механизма.

Так, не располагая никакими, даже предварительными данными об обстоятельствах травмирования пешехода автомобилем, эксперты смело берутся «раскладывать» обнаруженные при исследовании трупа телесные повреждения по фазам их образования, указывают точное взаиморасположение пешехода и автомобиля в момент их первичного контактирования. Таких случаев – 33 (то есть, практически, четвертая часть исследованных случаев).

Вот эти две причины и лежат в основе серьезных экспертных ошибок. Сложившаяся ситуация усугубляется еще и тем, что если со стороны ученых и практиков – транспортных трассологов проблемам расследования ДТП уделяется значительное внимание [3; 4], то этого, к сожалению, пока нельзя сказать в отношении специалистов – судебных медиков. Рассмотрим вышеперечисленные причины подробнее.

Ситуация 1. При проведении судебно-медицинской экспертизы трупа в случае наезда движущегося автомобиля на пешехода в условиях неочевидности (автомобиль с места происшествия скрылся) следователь назначает единоличную судебно-медицинскую экспертизу, и ставит на разрешение эксперта вопросы: - в каком положении по отношению к автомобилю находился пешеход в момент наезда, в какую сторону и часть тела пешехода пришелся первичный удар автомобилем, и какие повреждения на теле пешехода при этом возникли; - каков механизм образования последующих

(после первичного удара) телесных повреждений на теле погибшего; - каким типом автомобиля был совершен наезд на пострадавшего.

Иногда вопрос ставится и таким образом:

- каков механизм и фазы образования телесных повреждений на теле погибшего.

Получив постановление с указанными вопросами, судебно-медицинский эксперт часто берется разрешать их в полном объеме, основываясь почти исключительно на результатах исследования трупа, при котором обнаружена на первый взгляд совершенно понятная для судебно-медицинской оценки морфология телесных повреждений, и тем самым совершает грубую экспертную ошибку. Проиллюстрируем это двумя случаями из экспертной практики.

Случай 1. Труп гр. М., 38 лет, был обнаружен на перекрестке равнозначных автомобильных дорог. При исследовании трупа был обнаружен, в частности, открытый перелом костей правой голени на границе верхней и средней трети по типу «бампер-перелома» с признаками приложения травмирующей силы к задне-наружной поверхности голени, кровоизлияние в заднюю группу мышц голени в области перелома, а также черепно-мозговая травма (линейный перелом затылочной кости, очаги повреждения лобных долей по «противоударному» механизму), ссадины области спины. При исследовании обуви пострадавшего в условиях медико-криминалистического отделения на подошвенной поверхности правого ботинка пострадавшего были обнаружены свежие «следы скольжения» преимущественной направленности сзади-наперед.

Эксперт сделал вывод о том, что в момент наезда автомобилем пешеход находился в вертикальном положении, был обращен к передней части движущегося автомобиля задне-наружной поверхностью туловища. Первичный контакт произошел между передним бампером автомобиля и задне-наружной поверхностью правой голени пострадавшего, за счет чего у пострадавшего образовался перелом костей голени; после этого произошел заброс тела на капот и, возможно, лобовое стекло автомобиля, с последующим падением тела на дорожное покрытие, за счет чего образовались черепно-мозговая травма и ссадины области спины. При этом, исходя из высоты расположения перелома костей голени, эксперт сделал вывод о том, что наезд на пострадавшего был совершен легковым автомобилем. При дальнейшем расследовании уголовного дела (и, в частности, при производстве комплексной судебно-медицинской и транспортно-трасологической экспертизы), было установлено следующее. По вышеуказанному перекрестку осуществлял движение грузовой автомобиль-мусоровоз, который, при выполнении маневра поворота, левой боковой подножкой контактировал с задне-наружной поверхностью правой голени пострадавшего, за счет чего и образовался перелом голени; затем произошло отбрасывание тела на дорожное покрытие, вследствие чего пострадавший и получил смертельную черепно-мозговую травму, а также ссадины туловища.

Как видно из этого примера, эксперт правильно определил только положение пострадавшего в момент первичного контакта с транспортным средством, и место первичного удара автомобилем на теле. Грубо ошибочными оказались суждения эксперта относительно взаиморасположения автомобиля

и пострадавшего в момент их первичного контактирования, о части автомобиля, первично вступившей в контакт с телом пострадавшего, о самом виде автомобиля, совершившего наезд, о фазах наезда.

Не менее нагляден случай 2.

Труп гр. С., 42 лет, был обнаружен на правой полосе движения проезжей части проспекта Маршала Жукова в г. Одессе. Автомобиль, совершивший наезд, с места происшествия скрылся. При исследовании трупа были обнаружены открытые оскольчатые переломы костей обеих голеней в средней трети, с признаками приложения травмирующей силы к передней поверхности голени, кровоизлияния в мягкие ткани голени в области переломов, ушибленно-рваная рана области лба, линейный перелом лобной кости, множественные разрывы печени и селезенки с размозжением их ткани, множественные местные и отделенные переломы ребер по различным анатомическим линиям со смещением отломков и повреждением пристеночной плевры, множественные ссадины тела. Подошвенная поверхность обуви пострадавшего была сильно загрязнена, и «следов скольжения» вследствие этого загрязнения не определялось. В крови покойного обнаружено 4,6 промилле этилового спирта. Эксперт сделал вывод о том, что в момент первичного контактирования с автомобилем пострадавший находился в вертикальном положении и был обращен к передней части автомобиля передней поверхностью тела. В первичный контакт между собой вступили передняя поверхность голени пострадавшего и передний бампер легкового автомобиля, за счет чего у пострадавшего образовался открытый перелом костей голени. Затем произошел заброс тела на автомобиль, а затем произошло скатывание тела с автомобиля, сопровождающееся ударом о дорожное покрытие. За счет этих фаз наезда (заброса тела на автомобиль и падения тела на дорожное покрытие) у пострадавшего образовались повреждения в области головы. Затем через тело пострадавшего, находившееся в горизонтальном положении, произошел переезд другим автомобилем, за счет чего у пострадавшего образовалась травма туловища.

При расследовании уголовного дела и производстве комплексной судебно-медицинской и транспортно-трасологической экспертизы было установлено, что гр. С., находясь в состоянии тяжелого отравления алкоголем, внезапно упал на дорожном покрытии. Водитель автомобиля ВАЗ-2101, резко приняв вправо, тем не менее, не сумел предотвратить наезд на ноги находящегося уже в горизонтальном положении пострадавшего, который располагался на проезжей части несколько наискосок по отношению к осевой линии. При этом произошло перекачивание левого переднего колеса через голени пострадавшего, за счет чего на теле гр. С. образовался перелом костей обеих голени. После этого произошло попадание тела гр. С. под днище легкового автомобиля ГАЗ-24, следовавшего в попутном направлении, за счет чего у пострадавшего образовались повреждения в области головы и туловища (от сдавливания между днищем автомобиля и дорожным покрытием и удара деталями подвески). Указанный вывод о механизме ДТП полностью подтвердился как результатами комплексной судебно-медицинской и транспортно-трасологической экспертизы, с учетом характера следов на обоих транспортных средствах и повреждений на теле пострадавшего, так и показаниями обоих водителей.

Как совершенно очевидно, эксперт, производивший исследование трупа гр. С., правильно сориентировался только относительно того, что с телом пострадавшего контактировало два автомобиля, и полностью заблуждался относительно взаиморасположения пострадавшего и первого транспортного средства, а также относительно фаз 1-го наезда.

Из изложенного следует сделать вывод о том, что в условиях неочевидности ДТП (автомобиль не установлен) одних данных судебно-медицинского исследования трупа (а зачастую, и в совокупности со сведениями о направленности «следов скольжения» на обуви) недостаточно для суждений о виде автомобиля, совершившего наезд, о взаиморасположении тела пострадавшего и автомобиля в момент их первичного контакта, о фазах ДТП. Вопросы такого характера не следует ставить эксперту, производящему исследование трупа, а самому эксперту не следует пытаться их разрешать единолично, поскольку это может повести к грубейшей экспертной ошибке, и направить таким образом следствие по ложному пути.

Ситуация 2. При проведении судебно-медицинской экспертизы трупа в случае наезда движущегося автомобиля на пешехода в условиях очевидности (автомобиль задержан) следователь назначает единоличную судебно-медицинскую экспертизу и ставит на разрешение эксперта сходные вопросы (кроме, разумеется, вопроса о виде автомобиля, совершившего наезд).

Получив постановление с указанными вопросами, судебно-медицинский эксперт, опять-таки, часто берется разрешать их в полном объеме, используя в основном результаты исследования трупа, а также в ряде случаев запрашивая и анализируя материалы дела. Ситуация несколько отличается от первой тем, что в этом случае у эксперта появляются данные о транспортном средстве, совершившем наезд, и показания (по крайней мере, водителя) об обстоятельствах наезда на пешехода. Однако, ситуация для эксперта в ряде случаев представляется проще только на первый взгляд.

Случай из практики. Водитель, управляя автомобилем ВА3-2109, совершил наезд на пешехода, располагавшегося у правого края обочины, вследствие чего наступила смерть пострадавшего. После контакта с пешеходом автомобиль выехал за пределы проезжей части. При исследовании трупа было обнаружено кровоизлияние по передне-наружной поверхности левой голени пострадавшего в средней и верхней трети, мелкое кровоизлияние по задней поверхности правого бедра в нижней трети, закрытая черепно-мозговая травма в виде линейного перелома правой височной кости с распространением в среднюю черепную ямку, кровоизлияний под мягкие мозговые оболочки и очагов ушиба головного мозга, ссадины головы и кистей рук.

Водитель утверждал, что контакта передней части автомобиля с телом пострадавшего не было, что пострадавший выбежал на проезжую часть и ударился о переднее правое крыло автомобиля. Поскольку на разрешение эксперта были поставлены вопросы о взаиморасположении пострадавшего и автомобиля в момент их первичного контактирования, и о том, с какой частью автомобиля первично контактировал пешеход, эксперт воспользовался своим правом, предусмотренным ст. 77 УПК Украины, и запросил у следователя материалы дела, необходимые, по мнению эксперта,

для решения поставленных вопросов. Получив материалы дела, эксперт использовал данные протокола осмотра и проверки технического состояния транспортного средства, согласно которым на автомобиле обнаружено повреждение (раскол) пластмассового переднего бампера несколько правее центральной части бампера, повреждение (паутинообразные трещины) переднего ветрового стекла в правой части, потертость пылегрязевого слоя на правом переднем крыле автомобиля.

Согласно выводов эксперта, в первичный контакт между собой вступили зона переднего бампера автомобиля и передне-наружная поверхность левой голени пострадавшего (что подтверждается наличием кровоизлияния в мягкие ткани голени и повреждением бампера), после чего произошел заброс тела пострадавшего на переднее ветровое стекло в правой части с последующим падением тела на дорожное покрытие. Таким образом, выводы эксперта полностью опровергали версию водителя об обстоятельствах ДТП.

В ходе дальнейшего расследования по делу была назначена вначале транспортно-трассологическая, а затем и комплексная судебно-медицинская и транспортно-трассологическая экспертиза.

В ходе экспертизы автомобиля эксперты - транспортные трассологи установили, что повреждение переднего бампера автомобиля ВА3-2109 образовано за счет контакта с объектом, прочность которого сопоставима с прочностью переднего бампера автомобиля или превышает его; таким объектом не могло быть тело человека. Что касается потертости пылегрязевого слоя на правом переднем крыле автомобиля и повреждения переднего ветрового стекла в правой части, то они могли явиться результатом контактирования с телом человека. В ходе проведенной комплексной экспертизы было установлено, что имеющиеся у пострадавшего телесные повреждения полностью укладываются в картину контакта голени с правым передним крылом автомобиля (за счет чего образовалось кровоизлияние на голени), с последующим разворотом тела, его частичным забросом на капот и переднее ветровое стекло автомобиля, сопровождающимся ударом головой о переднее ветровое стекло, и последующим падением тела на дорожное покрытие. Повреждение же переднего бампера явилось результатом наезда автомобиля на малозаметный пенек куста, на чем первоначально никто не зафиксировал внимание, но что было установлено в ходе дополнительного осмотра места происшествия, уже после проведенной транспортно-трассологической экспертизы. Таким образом, версия водителя об обстоятельствах наезда на пешехода полностью подтвердилась.

В чем же причина экспертной ошибки в данном случае, и какие выводы можно из этого сделать? Судебно-медицинский эксперт не учел, что оценка повреждений на транспортном средстве – это совершенно не его компетенция, он не обладает никакими специальными знаниями для такой оценки, и, соответственно, без участия эксперта – трассолога не может использовать эти данные, тем более в такой спорной ситуации. Напрашивается вывод, что использование материалов дела в случаях ДТП при проведении единоличной судебно-медицинской экспертизы должно быть очень осторожным, и данные не медицинского характера из материалов дела нельзя класть в основу заключения.

ВЫВОДЫ

1. Причиной экспертных ошибок в рассмотренных случаях является переоценка экспертами значения характерных для наезда автомобиля на пешехода телесных повреждений (и, в частности, «бампер-переломов»), эти повреждения эксперты почему-то отождествляют со специфическими повреждениями (последние, как показывает практика, встречаются крайне редко).

2. При проведении судебно-медицинских экспертиз трупов судебно-медицинский эксперт не должен единолично разрешать вопросы следующего характера: - каким типом автомобиля был совершен наезд на пострадавшего; - каково было взаиморасположение автомобиля и пешехода в момент их первичного контактирования; - какие части автомобиля и пешехода вступили между собой в первичный контакт.

3. В случаях постановления перед экспертом вопросов такого характера нужно указать в выводах, что для решения этих вопросов недостаточно только судебно-медицинских данных, и что эти вопросы могут быть разрешены только с использованием специальных знаний эксперта-автотехника (то есть, в рамках комплексной экспертизы).

4. Что касается механизма образования телесных повреждений, то судебно-медицинский эксперт единолично (и только при наличии достаточных оснований) может лишь в предположительной форме высказаться о том, в какую сторону и часть тела пострадавшего пришелся первичный удар автомобилем (не уточняя, какими частями автомобиля, и каково было при этом взаиморасположение автомобиля и пострадавшего), и о фазах причинения телесных повреждений.

Литература

1. Коршаков И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда / И.К. Коршаков. – Москва: «Транспорт», 1988. - 141 с.

2. Коршаков И.К. Определение скорости автомобиля в момент наезда на пешехода / И.К. Коршаков, П.П. Чалкин, А.Л. Чубченко. - Москва, 1992.-23 с.

3. Шевцов С.А. Расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий / С.А.Шевцов, К.В. Дубонос. – Харьков: «Факт», 2003.-С. 63-76.

4. Расследование дорожно-транспортных происшествий / под ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова). – Москва: Изд-во «Экзамен», 2003. - С. 132-137.

П.В. Плевінскіс

Типові складності в ході призначення і виробництва первинних судово-медичних експертиз у випадках травмування пішохода автомобілем зі смертельним результатом

Одеський державний медичний університет,

Одеське обласне бюро судово-медичної експертизи

Мета. Встановлення особливостей травмування у випадках наїзду автомобіля на пішохода на основі комплексних судово-медичних та транспортно-трасологічної експертиз.

Матеріал. 132 висновків експерта, що були проведені в Одеському обласному бюро судово-медичної експертизи у випадках ДТП за 2011 – 2014 р.р. Особлива увага приділялась послідовності (алгоритму) проведення такої експертизи.

Результати. Аналізувались основні причини помилок експертів: 1) при значенні експертиз слідчий не завжди уявляє собі їх можливості, не розуміє різниці між можливостями експерта, що виконує одноосібну експертизу трупа, і можливостями комісії експертів, до складу якої входить експерт-автотехнік; 2) судово-медичний експерт, що виконує експертизу трупа, недостатньо знає транспортну травму взагалі. За результатами проведеного дослідження можна зробити висновки: причиною експертних помилок у цих випадках є переоцінка експертами значення характерних для наїзду автомобіля на пішохода тілесних ушкоджень (і, зокрема, «бампер-переломів»). При проведенні судово-медичних експертиз трупів судово-медичний експерт не повинен одноосібно вирішувати питання наступного характеру: - яким типом автомобіля було скоєно наїзд на потерпілого; - яке було взаєморозташування автомобіля і пішохода у момент їх первинного контактування; - які частини автомобіля і пішохода вступили між собою в первинний контакт.

Ключові слова: судово-медична експертиза, автомобільна травма.

P.Plevinskis

Some typical difficulties for sole forensic investigation in cases of fatal automobile - pedestrian accident

ONMU,

Odessa Regional Bureau of Forensic Investigation.

An experience of a modern complex forensic and transport trasological expertise in order to establish who exactly of the injured persons in road accidents was at the time of the accident while driving, and who - in the passenger seat.

Material. 132 conclusions of expert, that were conducted in the Odesa regional bureau of medico-legal examination in the cases after 2011 - 2014 year. Particular attention is paid to the sequence (algorithm) of such examination (the study).

Results. Increasing attention is paid to investigation of traffic accidents, and, particularly, to the issues, related to automobile-pedestrian accidents. Simultaneously, the scope of requirements, claimed from the expert's opinion, is growing. Though, there is no validity of conclusions in expert's opinion by no means always. It is related with two main reasons: On the appointment of investigation, the investigator doesn't understand its possibilities and difference between expert's possibilities, during the sole corpse examination, and possibilities of experts commission, including an automobile technician. Forensic Investigator, during the corpse examination is poorly familiar with road accident. Subsequent to the results of investigation, the following conclusions can be carried out: The reason of expert's faults is overestimation of physical injuries, distinctive for automobile-pedestrian accident (particularly "bumper-fracture"). During the forensic investigation of corpses, the forensic investigator shouldn't solve the questions of the following character:- Which vehicle type was involved to the accident;- Collocation of a vehicle and pedestrian in the moment of their first contact;- Which vehicle and pedestrian parts contacted firstly. It seems that consideration of abovementioned circumstances will significantly reduce the chance of expert's faults, during the initial forensic investigations in road traffic accidents.

Key words: forensic medicin, motor vehicle trauma.

Відомості про автора:

Плевінскіс Павло Вольдемарович – к.м.д.н., асистент кафедри судової медицини ОДМУ, зав. відділом комісійних експертиз Одеського обласного бюро судово-медичної експертизи.