

## СОВРЕМЕННЫЙ АЛГОРИТМ ПОДХОДА К ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОЙ ДИАГНОСТИКЕ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ У ВОДИТЕЛЕЙ И ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В СЛУЧАЯХ ДТП

Плевинскис П.В.

Одесское областное бюро судебно-медицинской экспертизы

**Резюме.** У статті наведений сучасний досвід проведення комплексних судово-медичних та транспортно-трасологічних експертиз (досліджень) з метою встановлення того, хто конкретно з постраждалих в ДТП осіб перебував під час події за кермом автомобіля, а хто – на місці пасажира. Особлива увага приділяється послідовності (алгоритму) проведення такої експертизи (дослідження).

**Ключові слова:** судово-медична експертиза, автомобільна травма.

**Введение.** В судебной медицине и следственной практике вопрос о том, кто конкретно из пострадавших в ходе ДТП лиц управлял автомобилем в момент происшествия, не нов, и традиционно рассматривается в разделе судебно-медицинской экспертизы транспортной травмы. Актуальность данного вопроса не подлежит сомнению, поскольку от его решения зачастую зависит, кто конкретно из участников ДТП будет привлечен к ответственности за совершенное дорожно-транспортное происшествие.

Вместе с тем, даже современная судебно-медицинская наука и экспертная практика относят подобные экспертные исследования к категории наиболее сложных [1].

Разработанная на сегодняшний день методика решения рассматриваемого вопроса в основном сводится к тому, что анализируются характер и механизм образования имеющихся у пострадавшего телесных повреждений, и на основании наличия или отсутствия специфических для водителя телесных повреждений (или их сочетания) делается вывод о том, находилось ли то или иное лицо на момент рассматриваемого ДТП за управлением автомобилем. Так, Солохиным А.А. описываются такие специфические для водителя телесные повреждения, как ссадины с кровоподтеком, по своему расположению и форме соответствующие части колеса рулевого управления или втулки рулевой колонки, и т.д. [2]. Аналогичный подход используется при установлении того, кто из пострадавших находился на месте пассажира. Почти аналогичен подход к решению подобных проблем у Стешица В.К. [3].

Примерно таким же образом решают эту проблему и Клаус Дитер Поль [4]. Несмотря на целесообразность такого подхода к решению вопроса, кто в момент ДТП управлял автомобилем, экспертная практика убеждает в том, что он применим далеко не всегда, по следующим основным причинам:

- во-первых, такая методика ориентирована на преимущественно лобовые столкновения автомобиля с другим автомобилем или преградой, поскольку именно при таком механизме, за счет ударно-инерционного перемещения тела вперед, возникают специфические повреждения от колеса рулевого управления и других деталей салона со стороны водителя; между тем, далеко не всегда ДТП связано с лобовым столкновением. В практике часто встречаются совершенно другие варианты контактирования транспортных средств (например, с бортом или задней частью автомобиля, в котором находятся пострадавшие), либо ДТП, сопровождающиеся опрокидыванием автомобиля, и т.д. В этом случае «классических» специфических повреждений водителя и пассажира не возникает.

- во-вторых, практика показывает, что, даже в случае лобовых столкновений, повреждения, специфические только для водителя или пассажира переднего сидения, возникают нечасто. Чаще же приходится констатировать, что одни и те же повреждения могли иметь место как в случае, когда пострадавший находился на месте водителя, так и в случае, если он занимал место пассажира переднего сидения автомобиля. Например, повреждения на передней поверхности туловища от действия обода рулевого колеса (если пострадавший находился на месте водителя) или от действия передней панели салона автомобиля со стороны пассажира могут быть сходны, и, таким образом, недостаточно информативны для решения вопроса, где же в салоне автомобиля в момент ДТП находился пострадавший. Следовательно, предлагаемых традиционных методов решения вышеуказанного вопроса явно недостаточно.

**Целью** настоящего исследования была разработка современных принципов проведения комплексных судебно-медицинских и транспортно-трасологических экспертиз (исследований) для решения вопроса, кто из пострадавших в ДТП находился за управлением автомобилем, а кто – на месте пассажира.

**Материалом** исследования послужили архивные экземпляры заключений эксперта и актов комплексных судебно-медицинских и транспортно-трасологических экспертиз (исследований) Одесского областного бюро судебно-медицинской экспертизы.

**Метод исследования** – анализ судебно-

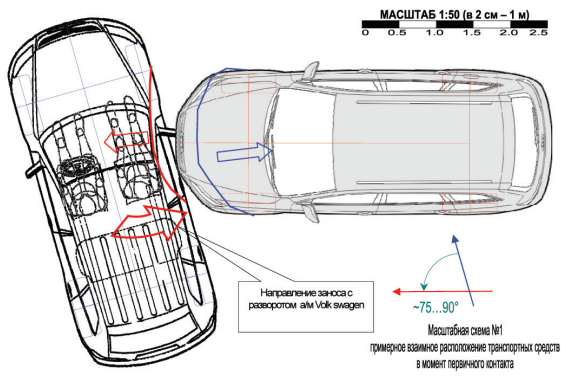
медицинских и транспортно-трасологических признаков в их взаимосвязи и взаимозависимости, позволяющих решить основной вопрос – кто из участников ДТП находился за управлением автомобилем.

Значительная экспертная практика (свыше 100 проведенных комплексных судебно-медицинских и транспортно-трасологических экспертиз, когда требовалось установить, кто из пострадавших находился за рулем автомобиля), позволила выработать новые подходы к решению этого вопроса.

### РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Проведенное исследование свидетельствует о том, что любое комплексное судебно-медицинское и транспортно-трасологическое исследование с целью установления, кто конкретно из участников ДТП находился на месте водителя, а кто – на месте пассажира, должно быть разбито на строго последовательные этапы, среди которых оценка морфологии телесных повреждений у пострадавших находится далеко не на первом месте.

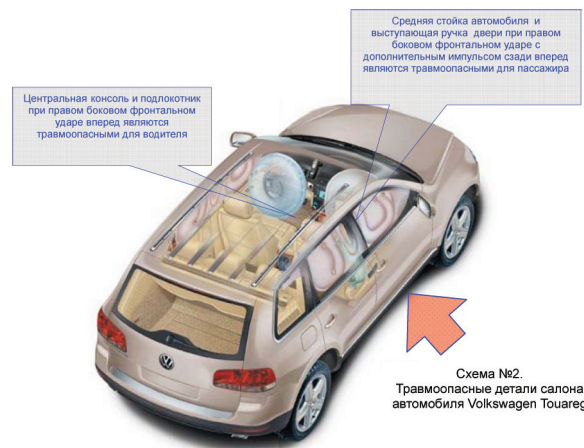
На **первом** этапе комплексного исследования следует прежде всего ответить на вопрос, каковы были направления ударно-инерционного перемещения тел пострадавших в салоне автомобиля в момент столкновения автомобиля с другим транспортным средством или преградой. Решение этой задачи возможно только с участием экспертов-транспортных трасологов, и на практике она решается в рамках предшествующей транспортно-трасологической экспертизы (исследования), в ходе которой устанавливается, под каким углом контактировал автомобиль, в котором находились пострадавшие, с другим транспортным средством либо с преградой. Методика определения этой величины на сегодняшний день детально разработана. Установление этого угла контактирования дает возможность в принципе рассчитать направление ударно-инерционного перемещения тел в автомобиле (см. масштабную схему № 1).



Масштабная схема № 1

На **втором** этапе производится анализ того, какие из деталей салона автомобиля (с учетом установленного направления перемещения тел в салоне автомобиля в момент ДТП) являются

травмоопасными (то есть, за счет контакта с какими деталями салона автомобиля у пострадавших могут образоваться телесные повреждения). Вполне понятно, что, теоретически, одни и те же детали салона автомобиля при одном направлении перемещения тела в салоне могут быть травмоопасными, а при другом направлении перемещения – не принимать участия в образовании повреждений. Помимо этого, одним из основных теоретических положений является тот факт, что для водителя пострадавшего автомобиля травмоопасными будут одни детали салона, а для пассажира – совершенно другие (см. схему № 2).



Масштабная схема № 2

На **третьем** этапе анализируется собственно характер имеющихся у пострадавших телесных повреждений, их локализация, механизм образования.

На **четвертом** этапе устанавливается, какие из телесных повреждений (или групп повреждений) у пострадавших образовались за счет контакта с теми или иными деталями салона автомобиля.

Решение этого вопроса по сути завершает процесс экспертного исследования: за рулем находилось то лицо, телесные повреждения у которого образовались за счет контакта с травмоопасными деталями салона автомобиля, соответствующими расположению водителя.

В этой связи представилось возможным классифицировать условия образования телесных повреждений у пострадавших в салоне автомобиля на 2 основных вида:

- ситуация, при которой в результате столкновения транспортных средств, столкновения транспортного средства с преградой либо опрокидывания автомобиля вследствие изменения геометрии салона автомобиля существенно уменьшился объем свободного пространства для водителя или пассажира автомобиля;

- ситуация, когда в результате ДТП вследствие изменения геометрии салона автомобиля существенно не изменился объем свободного пространства для находящихся в салоне автомобиля лиц.

В первой ситуации, если на теле одного из пострадавших образовались телесные повреждения,

характерные для сдавливания тела между частями автомобиля, распознавание его места в салоне не представляет трудностей – пострадавший находился в месте наиболее резкого изменения геометрии салона, сопровождавшегося существенным уменьшением объема свободного пространства салона автомобиля.

Во второй ситуации распознавание местонахождения того или иного пострадавшего более сложно, и сводится к тщательному анализу направлений ударно-инерционных перемещений тел, характера травмоопасных элементов салона автомобиля и телесных повреждений у пострадавших.

#### **ВЫВОДЫ:**

1. Для решения этого вопроса о том, кто из пострадавших в момент ДТП находился за рулем автомобиля, а кто – на месте пассажира, применим следующий алгоритм работы:

а) установление направления ударно-инерционного перемещения тел пострадавших в салоне автомобиля в момент ДТП;

б) установление того, какие из деталей салона автомобиля являлись травмоопасными для водителя, а какие – для пассажира;

в) анализ морфологии и механизма образования телесных повреждений у пострадавших;

г) установление, какие из телесных повреждений у пострадавших от действия каких частей салона автомобиля возникли (что фактически завершает процесс экспертного исследования, поскольку дает ответ на вопрос, где в салоне автомобиля располагался тот или иной пострадавший).

#### *Литература*

1. Шевцов С.А. Расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий /С.А. Шевцов, К.В. Дубонос // Харьков, «Факт», 2003, с. 96-97.
2. Солохин А.А. Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы /А.А. Солохин // Москва, «Медицина», 1968, с. 158.
3. Стешиц В.К. Судебно-медицинская экспертиза при дорожно-транспортных происшествиях / В.К. Стешиц// Минск, «Беларусь», 1976, с. 137-142.
4. Поль К.Д. Естественно-научная криминалистика /Кlaus Дитер Поль// Москва, «Юридическая литература», 1985, с. 51-57.

## **СОВРЕМЕННЫЙ АЛГОРИТМ ПОДХОДА К ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОЙ ДИАГНОСТИКЕ ТЕЛЕСНЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ У ВОДИТЕЛЕЙ И ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В СЛУЧАЯХ ДТП**

**Плевинскис П.В.**

**Резюме.** Приведен современный опыт проведения комплексных судебно-медицинских и транспортно-трасологических экспертиз (исследований) с целью установления того, кто конкретно из пострадавших в ДТП лиц находился в момент происшествия за рулем автомобиля, а кто – на

месте пассажира. Особое внимание уделяется последовательности (алгоритму) проведения такой экспертизы (исследования).

**Ключевые слова:** судебно-медицинская экспертиза, автомобильная травма

## **MODERN ALGORITHM OF APPROACH OF DRIVERS' AND PASSENGERS' BODY INJURIES DIFFERENTIAL DIAGNOSIS, ACCUSED BY THE CAR ACCIDENTS**

**Plevinskis P. V.**

**Resume:** A modern approach of complex forensic-medical and transport-trasologic examinations' performing is described in this article. The purpose of such examination is to determine the position of injured persons in the car at the moment of accident (who was on

the driver's place and who was on the front passengers place). Particular attention is paid on the consequence (algorithm) of such examination performing.

**Keywords:** forensic medicin, motor vehicle trauma.