

ЭКСПЕРТУ-ПРАКТИКУ

УДК 616 – 001.4/.6 – 036.88 – 079.6

НЕКОТОРЫЕ ТИПИЧНЫЕ ТРУДНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ЕДИНОЛИЧНЫХ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКИХ ЭКСПЕРТИЗ В СЛУЧАЯХ НАЕЗДА АВТОМОБИЛЯ НА ПЕШЕХОДА СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ

П.В. Плевинскис

Одесское областное бюро судебно-медицинской экспертизы

Расследованию случаев дорожного травматизма, и, в частности, вопросам, связанным с наездом автомобилем на пешехода, в настоящее время уделяется достаточное внимание [1-4], а судебно-медицинские экспертизы в случаях ДТП в условиях роста дорожного травматизма приобретают все больший и больший вес по сравнению со всеми остальными случаями судебно-медицинских экспертиз телесных повреждений и насильственной смерти.

Одновременно растет и объем требований, предъявляемых к заключениям эксперта в этих случаях, что связано, прежде всего, с расширением возможностей защиты в уголовном процессе. А возросший объем требований к заключению означает прежде всего повышение уровня обоснованности выводов эксперта. Тем не менее, если проанализировать практику назначения и производства судебно-медицинских экспертиз по рассматриваемой категории дел, напрашивается вывод о том, что обоснованность выводов в заключениях экспертов присутствует далеко не всегда.

Связано это, по-видимому, с двумя основными причинами:

1. При назначении экспертиз следователь далеко не всегда представляет себе их возможности, например, зачастую 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, не учитывает многообразие возможных механизмов травмирования пешехода автомобилем, «страдает», если так можно выразиться, некоторой «шаблонностью» экспертного мышления.

Вот эти две причины и лежат в основе серьезных экспертных ошибок.

Рассмотрим их 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 ошел место, 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 головного мозга 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

голені пострадавшего, за счет чего у пострадавшего образовался перелом костей голени; после этого произошёл 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-трассологической 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 и 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 голеней, кровоизлияния в мягкие ткани голеней в области переломов, ушибленно-рваная рана области лба, линейный перелом лобной кости, множественные разрывы печени и селезенки с размождением 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 голеней пострадавшего и передний бампер легкового автомобиля, за счет чего у пострадавшего образовался открытый перелом костей голеней. Затем произошёл 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, произошёл переезд другим автомобилем, за счет чего у пострадавшего образовалась травма туловища.

При расследовании уголовного дела и производстве комплексной судебно-медицинской и транспортно-трассологической экспертизы было установлено, что гр. С., находясь в состоянии тяжелого алкогольного отравления, внезапно упал на дорожное покрытие. Водитель автомобиля ВАЗ-2101, резко приняв вправо, все же 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 голеней. 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 сдавления между днищем автомобиля и дорожным покрытием и удара деталями подвески). Указанный вывод о механизме ДТП полностью подтвердился как результатами комплексной судебно-медицинской и транспортно-трассологической 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 ВАЗ-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 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 выводам 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 ВАЗ-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 немедицинского характера из материалов дела нельзя класть в основу заключения.

Из всего вышеизложенного напрашиваются следующие **общие выводы**.

1. Причиной экспертных ошибок в подобных 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 постановки перед экспертом вопросов такого характера нужно указать в выводах, 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 не может высказываться 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.

Представляется, что учет вышеизложенных обстоятельств существенно снизит вероятность экспертных ошибок при проведении первичных судебно-медицинских экспертиз и исследований в случаях ДТП.

Литература

1. **Коршаков И.К.** Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда. Москва, «Транспорт», 1988. - 141 с.
2. **Коршаков И.К.,** Чалкин П.П., Чубченко А.Л. Определение скорости автомобиля в момент наезда на пешехода. Москва, 1992. - 23 с.
3. **Шевцов С.А.,** Дубонос К.В. Расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. Харьков, «Факт», 2003. - С. 63-76.
4. **Расследование** дорожно-транспортных происшествий (под ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова). Изд-во «Экзамен», Москва, 2003. - С. 132-137.