

ДИСКУСІЙНІ, АКТУАЛЬНІ ТА ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ

УДК 616 – 001.4/.6 – 036.88 – 079.6

НАЗНАЧЕНИЕ И ПРОИЗВОДСТВО КОМПЛЕКСНЫХ ЭКСПЕРТИЗ ПО ДЕЛАМ О ДТП, СВЯЗАННЫМ С ОПРОКИДЫВАНИЕМ АВТОМОБИЛЯ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

П. В. Плевинскис

Одесское областное бюро судебно-медицинской экспертизы

Резюме. Перекидання автомобіля належить до найбільш складних, але при цьому найменш вивчених видів травми у салоні автомобіля. Тому науково обґрунтована методика вирішення основного питання слідства у даному випадку – хто конкретно знаходився за управлінням автомобілем в момент ДТП – на сьогодні відсутня. Проведений аналіз експертної практики дозволив розробити докладну класифікацію перекидання автомобіля, виходячи з потреб експертної практики, а також вивести різні оптимальні алгоритми роботи експертів при перекиданні автомобіля, які прямо залежать від виду перекидання. Особо підкреслено, що вирішення питань, що поставлені перед експертами, повинно починатися з правильного визначення виду перекидання автомобілю та вибору відповідного алгоритму роботи.

Ключові слова: судово-медична експертиза, автомобільна травма, перекидання автомобіля.

ВВЕДЕНИЕ. Травма в салоне автомобиля при его опрокидывании – не самый частый, но едва ли не самый сложный для экспертной оценки вид травмирования водителя и пассажиров автомобиля. Это связано с исключительным многообразием как возможных механизмов самого опрокидывания автомобиля, так и обстоятельств, предшествующих самому моменту опрокидывания. Так, далеко не всегда опрокидывание происходит, если можно так выразиться, в «чистом» виде; зачастую опрокидыванию автомобиля предшествует столкновение с другим транспортным средством, наезд на какой-либо неподвижный объект и прочие факторы, что еще более затрудняет экспертную оценку полученных данных.

В последних случаях уместно говорить о сочетании двух или более, по сути, разных, механизмов травмирования пострадавших в салоне – первый механизм может быть связан со столкновением движущегося автомобиля с другим объектом (например, с преградой, с другим автомобилем), второй – с перемещением автомобиля по дорожному покрытию до момента опрокидывания, третий – обусловлен самим процессом опрокидывания автомобиля. Бывает и так, что опрокидывание сопровождается падением автомобиля с той или иной высоты. Особый случай составляют ситуации, когда пострадавшие при опрокидывании автомобиля выбрасываются из салона и получают дополнительные повреждения о предметы окружающей обстановки. При всем многообразии подобных ситуаций понятно, что для правильной экспертной оценки телесных повреждений у пострадавших необходимо «вычленивать» из всего комплекса повреждений конкретные группы повреждений, образование которых обусловлено каждой из вышеперечисленных фаз ДТП. Задача эта крайне сложна, поскольку одни и те же телесные повреждения могут образовываться на совершенно разных фазах, либо даже «накладываться» друг на друга (последнее означает ситуацию, при которой в формировании одного и того же повреждения принимают участие по сути разные травматические воздействия). Да и с самим опрокидыванием автомобиля как таковым дело обстоит не просто – приходится учитывать как направление опрокидывания (в продольном, поперечном направлении по отношению к продольной оси автомобиля), так и характер оборота автомобиля вокруг той или иной оси (на 90, 180 градусов, на полный оборот и более).

При всем при том, изучение специальной литературы заставляет констатировать, что проблемам назначения экспертиз при опрокидывании автомобиля уделяется недостаточное внимание. В большинстве современных научно-методических пособий, касающихся расследования ДТП, вопросам опрокидывания автомобиля уделяется лишь несколько строк [1], [2].

Исключение составляет, пожалуй, фундаментальное методическое пособие по транспортно-трассологической экспертизе, подготовленное для экспертов, следователей и судей [3].

Несмотря на то, что в нем одной из основных экспертных задач при опрокидывании автомобиля считается «установление механизма травмирования находившихся в ТС лиц (направления их смещения перед опрокидыванием, действовавших в процессе опрокидывания инерционных сил, взаимодействия с внутренними частями ТС тел пострадавших, механизма их выпадения из ТС и др.)», с практическим решением этих вопросов дело обстоит плохо. Несмотря на все достоинства цитируемого пособия, и, в частности, на то, что в нем приводится доста-

точно подробная характеристика возможных механизмов травмирования водителя и пассажиров в салоне автомобиля, выведенное авторами соотношение между этими механизмами и конкретными телесными повреждениями представляется неудачным; предлагаемые критерии оценки травмы (незначительная выраженность травмы, средняя выраженность травмы, максимальная выраженность травмы) и сведенные в таблицу конкретные признаки этих понятий, например, такие критерии тяжести травмы, как «местная реакция кровообращения на границе зоны травмирования», «анемичность кожного покрова и переполнение кровью сосудов спланхической области», «отсутствие реакции кровообращения») с судебно-медицинской точки зрения представляются достаточно сомнительными, так как фактически не отражают истинного характера и механизмов травмы в салоне автомобиля.

Об опрокидывании автомобиля как о виде автомобильной травмы говорит Г.Б. Дерягин, указывая: «Повреждения при опрокидываниях весьма индивидуальны, многое зависит от характера происшествия, типа и марки автомобиля, степени защиты водителя и пассажиров. Имеется большая вероятность травмы позвоночника и головы», и что «Специфических повреждений при опрокидывании автомобиля у жертв катастрофы нет» [4]. Однако никаких детальных исследований по этому вопросу автор не приводит, в частности, не останавливается на вопросах различных механизмов опрокидывания и дифференциальной диагностики травм у водителя и пассажиров автомобиля.

Итак, предстоит разработать совершенно новые критерии судебно-медицинской оценки травмы в салоне автомобиля при его опрокидывании, которые будут направлены на решение важнейшего для следствия вопроса – о точном местонахождении пострадавших в салоне автомобиля в момент ДТП.

Материал и методы исследования. Для достижения заявленной цели исследования анализировались заключения комплексных судебно-медицинских и транспортно-трассологических экспертиз, выполненных в Одесском областном бюро СМЭ, ОНИИСЭ и НИЭКЦ в рамках расследования уголовных дел о ДТП в случаях травмы в салоне автомобиля при его опрокидывании, за 2011-2014 г. Всего изучено 32 соответствующих заключения эксперта. В ходе исследования анализировались как конкретные обстоятельства и механизмы опрокидывания автомобиля, так и примененные экспертами алгоритмы решения экспертных задач.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ. Представляется, что для решения поставленной задачи необходимо начать с разработки классификации опрокидывания автомобиля, пригодной для нужд судебной медицины и экспертной практики. Анализ экспертной практики позволяет выделить 2 основных вида опрокидывания автомобиля: простое и сложное опрокидывание. И то, и другое, в свою очередь, делится на 3 подвиды в зависимости от механизма, конечного положения тел пострадавших и действующих на тела пострадавших травмирующих факторов. Подробная, основанная на материалах конкретных экспертиз классификация опрокидывания автомобиля выглядит следующим образом:

1. Простое опрокидывание. Характеризуется тем, что моменту опрокидывания автомобиля не предшествуют дополнительные значительные внешние воздействия на автомобиль, которые еще до момента опрокидывания вызывали бы выраженные ударно-инерционные перемещения тел водителя и пассажиров автомобиля и получение ими телесных повреждений.

2. Сложное опрокидывание. Характеризуется тем, что моменту опрокидывания автомобиля предшествуют дополнительные значительные внешние воздействия на автомобиль, которые вызывают выраженные ударно-инерционные перемещения тел водителя и пассажиров в салоне, что приводит к образованию телесных повреждений еще до момента опрокидывания.

То есть, этот вид опрокидывания характеризуется действием на автомобиль (и, соответственно, на тела водителя и пассажиров) дополнительных, предшествующих опрокидыванию, факторов.

Эти факторы дают основание для деления сложного опрокидывания на следующие основные подвиды:

- 2.1. Предшествующее опрокидыванию столкновение с другим автомобилем;
- 2.2. Предшествующее опрокидыванию столкновение с двумя или несколькими автомобилями;
- 2.3. Предшествующее опрокидыванию столкновение с преградой;
- 2.4. Предшествующее опрокидыванию падение автомобиля с высоты;
- 2.5. Предшествующая опрокидыванию комбинация этих факторов (например, столкновение с другим автомобилем (автомобилями) и с преградой; столкновение с автомобилем (автомобилями) и падение с высоты; столкновение с автомобилем (автомобилями), преградой и последующее падение с высоты, и т.д.).

И простое, и сложное опрокидывание делится на 3 подвиды в зависимости:

1. От механизма:

1.1. По направлению опрокидывания:

1.1.1. Опрокидывание в продольном направлении;

1.1.2. Опрокидывание в поперечном направлении;

1.2. По характеру оборота автомобиля вокруг продольной или поперечной оси:

1.2.1. На 90 градусов;

1.2.2. На 180 градусов;

1.2.3. На полный оборот;

1.2.4. На более чем один оборот (от полутора до нескольких оборотов).

2. От конечного положения тел пострадавших:

2.1. Опрокидывание, после которого тела пострадавших остались в салоне автомобиля;

2.2. Опрокидывание, после которого тела пострадавших оказались выброшенными из салона автомобиля;

2.3. Опрокидывание, после которого часть пострадавших осталась в салоне автомобиля, а часть – оказалась выброшенной за его пределы (здесь возможны самые различные комбинации).

3. От действующих на тела пострадавших травмирующих факторов:

3.1. Опрокидывание, при котором на тела пострадавших действуют исключительно механические факторы (детали салона автомобиля, предметы окружающей обстановки после выбрасывания тел из салона).

3.2. Опрокидывание, при котором на тела пострадавших, помимо механических, действуют и иные факторы:

3.2.1. Вода (при падении автомобиля в воду);

3.2.2. Пламя, высокая температура и продукты горения (при возгорании автомобиля после опрокидывания);

3.2.3. Иные факторы, что встречается редко (например, химические; действие этих факторов в основном обусловлено характером перевозимого груза).

При всем многообразии возможных механизмов опрокидывания автомобиля и, соответственно, механизмов образования телесных повреждений у водителя и пассажиров автомобиля, помимо общих вопросов, обычно разрешаемых по делам о ДТП (таких, как характер, давность и степень тяжести телесных повреждений), следствие, как правило, интересуют два специфических для травмы в салоне автомобиля вопроса:

1. На каком конкретно месте в салоне автомобиля находился каждый из пострадавших непосредственно перед ДТП;

2. Кто конкретно из числа находившихся в салоне автомобиля лиц управлял автомобилем в момент ДТП.

Эти вопросы в случае опрокидывания автомобиля (как, впрочем, и в других случаях травмы в салоне) разрешаются исключительно в рамках комплексной судебно-медицинской и транспортно-трассологической экспертизы; они не могут быть разрешены только судебными медиками или только транспортными трассологами. Экспертная практика убедительно показывает, что для правильного решения перечисленных вопросов необходимо разрешить промежуточные экспертные задачи:

1. Определить точный механизм и последовательность развития события ДТП, установить и оценить возникшие при этом повреждения и следы на автомобиле (является задачей эксперта транспортного трассолога).

2. На основании этого, а также отчасти характера и механизма образования телесных повреждений у пострадавших установить, к какому из вышеперечисленных видов опрокидывания относится конкретный случай ДТП (является в основном задачей транспортного трассолога, определенную помощь в этом может оказывать судебный медик).

3. Установить условия и характер образования телесных повреждений на теле пострадавших, для чего:

3.1. В случаях простого опрокидывания:

3.1.1. Установить характер и направления ударно-инерционных перемещений тел пострадавших в салоне автомобиля, которые имели место на каждом из этапов опрокидывания.

3.1.2. На основании данных, полученных в результате решения предыдущей задачи, определить, какие телесные повреждения, на каком конкретно этапе опрокидывания и за счет контакта с какими конкретно частями салона автомобиля получил каждый из пострадавших.

3.2. В случаях сложного опрокидывания:

3.2.1. Установить характер и направления ударно-инерционных перемещений тел пострадавших в салоне в ходе развития ДТП до момента опрокидывания автомобиля.

3.2.2. Определить, какие телесные повреждения и от воздействия каких конкретно деталей салона мог получить каждый из пострадавших на этом этапе ДТП.

3.2.3. Установить характер и направления ударно-инерционных перемещений тел пострадавших в салоне автомобиля в ходе самого опрокидывания.

3.2.4. Определить, какие телесные повреждения в ходе самого опрокидывания и за счет контакта с какими конкретно частями салона автомобиля мог получить каждый из пострадавших.

3.2.5. Произвести дифференциальную диагностику между повреждениями, полученными пострадавшими до момента опрокидывания автомобиля и телесными повреждениями, полученными в ходе опрокидывания.

Решение третьей задачи всегда проводится судебными медиками и транспортными трассологами совместно. И только более или менее точное решение всех перечисленных задач создает необходимую базу для решения поставленных следствием вопросов о местоположении каждого из пострадавших в салоне автомобиля в момент ДТП.

ВЫВОДЫ. Изложенное свидетельствует о том, что ключевой вопрос следствия по делам о ДТП, связанным с опрокидыванием автомобиля – конкретное местоположение каждого из пострадавших в салоне автомоби-

ля в момент ДТП – является сложнейшим, и может быть разрешен только в ходе совместной работы судебных медиков и транспортных трасологов. При этом работа экспертов должна начинаться со следующих этапов экспертного исследования:

1. Установления конкретного вида опрокидывания автомобиля в соответствии с приведенной выше классификацией.

2. Выбора правильного алгоритма работы экспертов (в соответствии с установленным видом опрокидывания).

И только после этого можно переходить к следующему этапу экспертного исследования – анализу конкретных телесных повреждений у пострадавших в их взаимосвязи и взаимозависимости с конструктивными элементами салона и повреждениями автомобиля. Этому этапу будет посвящена следующая работа.

Литература

1. **Расследование** дорожно-транспортных происшествий (под ред. В.А. Алферова, В.А. Федорова). Изд-во «Лига Разум», Москва, 1998. – С. 157-158.
2. **Расследование** дорожно-транспортных происшествий (под ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова). Изд-во «Экзамен», Москва, 2003. – С. 132.
3. **Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях** (диагностические исследования). Типография журнала «Пограничник», Москва, 1988. – 88 с.
4. **Дерягин Г.Б.** Наземная транспортная травма (Учебное пособие)/ Г.Б. Дерягин// Архангельск, 2004. – С. 25-26.

НАЗНАЧЕНИЕ И ПРОИЗВОДСТВО КОМПЛЕКСНЫХ ЭКСПЕРТИЗ ПО ДЕЛАМ О ДТП, СВЯЗАННЫМ С ОПРОКИДЫВАНИЕМ АВТОМОБИЛЯ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Плевинскис П.В.

Резюме. Опрокидывание автомобиля относится к числу наиболее сложных, но при этом наименее изученных видов травмы в салоне автомобиля. Поэтому научно обоснованная методика решения основного вопроса следствия в этом случае – кто конкретно находился за управлением автомобиля в момент ДТП – на сегодняшний день отсутствует. Проведенный анализ экспертной практики позволил разработать подробную классификацию опрокидывания автомобиля, исходя из потребностей экспертной практики, а также вывести различные оптимальные алгоритмы работы экспертов при опрокидывании автомобиля, которые напрямую зависят от вида опрокидывания. Особо подчеркивается, что разрешение вопросов, поставленных перед экспертами, должно начинаться с правильного определения вида опрокидывания автомобиля и выбора соответствующего алгоритма работы.

Ключевые слова: судебно-медицинская экспертиза, автомобильная травма, перекидывание автомобиля.

PURPOSE AND PERFORMANCE OF COMPLEX EXPERT EXAMINATIONS ON CAR ACCIDENTS CASES WITH A CAR ROLLOVER: PROBLEM DEFINITION

P. V. Plevinskis

Summary. Car rollover belongs to the most complex, but at the same time the least studied type of injuries in a car cabin. Therefore, there is no scientifically grounded methodology of resolving the fundamental question of investigation in this case, namely who exactly was driving the car at the time of an accident. The analysis of expert practice has allowed to develop a detailed classification of the vehicle rollover basing on the needs of expert practice and derive different optimal algorithms of the experts' work at the car rollover depending directly on the type of rollover. It's especially emphasized that resolving questions put before the experts must begin with a correct definition of the type of car rollover and selection of appropriate algorithm of work.

Keywords: forensic medicine, motor vehicle trauma.