

СИСТЕМНАЯ КОНСТРУКЦИЯ ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ – МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ ПРЕДПОСЫЛКА ОБЪЕКТИВИЗАЦИИ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКОЙ ЭКСПЕРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Мишалов В.Д., Воронов В.Т., Костенко Е.Я., Войченко В.В., Чихман Я.В.

Резюме. В работе высвечены аспекты анализа причинно-следственных связей (ПСС), представляющего профессиональные задания судебно-медицинской экспертизы и криминалистики. Показана необходимость уточнения логико-философских понятий в отношении осмысления практического экспертного материала для объективизации судебно-медицинской экспертной деятельности и криминалистической характеристики преступления (КХП). Раскрыты на примерах из экспертной практики методологически ошибочные толкования причин ПСС в травматических процессах, исследуемых судебно-медицинскими экспертами, а также спорные оценки криминалистами событий и объектов КХП. Доказано единство, связанность атрибутов бытия, как и онтологических категорий причинности, обусловленности, взаимодействия в процессе судебно-медицинской диагностики ПСС в однозвеньевых и многозвеньевых цепях моделей детерминаций. Показаны концептуальные различия и, вместе с тем, органическое единство понятий причины и условий, а также материальная преемственность между причинными факторами и следствием в единой причинной детерминации. Дано объяснение различиям структурной и эволюционной моделей детерминированных связей, а также формированию модели системы полной причины в ПСС травматического процесса.

Ключевые слова: судебно-медицинская экспертиза, причинно-следственная связь, криминалистическая характеристика преступления.

УДК 616 – 001.4/6 – 036.88 – 079.6

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЩОДО МЕХАНІЗМУ ВИНИКНЕННЯ ТІЛЕСНИХ УШКОДЖЕНЬ ПРИ ЗІТКНЕННІ ПІШОХОДА З БІЧНОЮ ЧАСТИНОЮ РУХОМОГО АВТОМОБІЛЯ (ТАНГЕНЦІЙНЕ ЗІТКНЕННЯ)

©О. І. Стецюк

Тернопільське обласне бюро судово-медичної експертизи

ВСТУП. У сучасній практиці розслідування кримінальних справ за фактами дорожньо-транспортних пригод призначення і виробництво комплексних судово-медичних і транспортно-трасологічних експертиз (досліджень) стало набувати все більш поширеного характеру. Так, за результатами досліджень П.В. Плевинскис [1], з 500 і більше експертиз, проведених протягом року відділом комісійних експертиз Одеського обласного бюро судово-медичної експертизи (СМЕ), близько 15% займають комплексні експертизи по зазначеній категорії справ. При цьому, більшість комплексних експертиз даної категорії призначається у випадках наїзду транспортних засобів на пішоходів. Як свідчать літературні джерела, цей вид травми зустрічається досить часто і становить від 32 до 70 % усіх автомобільних травм зі смертельним виходом.

У вказаних випадках перед експертами постають типові питання щодо: - взаєморозташування транспортного засобу і тіла потерпілого в момент їх первинного контактування, в який бік і частину тіла припав первинний удар транспортним засобом; - між якими частинами транспортного засобу і тіла пішохода стався первинний контакт, які ушкодження при цьому виникли на тілі пішохода і на транспортному засобі; - який механізм подальшого контактування між автомобілем та пішоходом, які ушкодження при цьому виникли на тілі пішохода і транспортному засобі [2-4].

На сьогодні в Україні є шляхи вирішення деяких типових труднощів при проведенні одноосібних судово-медичних експертиз у випадках наїзду автомобіля на пішохода зі смертельним виходом [5,6]. Однак, нижче нами наведені випадки із власної практики, які засвідчують аспекти розв'язання проблемних питань щодо механізму виникнення тілесних ушкоджень при зіткненні пішохода з бічною частиною рухомого автомобіля (тангенційне зіткнення).

Метою дослідження було вирішення деяких проблемних питань щодо механізму виникнення тілесних ушкоджень при зіткненні пішохода з бічною частиною рухомого автомобіля (тангенційне зіткнення).

Матеріалом досліджень були архівні матеріали Тернопільського обласного бюро судово-медичної експертизи за період 2003-2015 р.р. В роботі були використані стандартні методи варіаційної статистики.

РЕЗУЛЬТАТИ ВЛАСНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ЇХ ОБГОВОРЕННЯ.

Ще в 1968 році Солохін А.О. [7] виділив шість видів автомобільної травми:

- від наїзду (або удару) частинами автомобіля, що рухався;
- від падіння з автомобіля, що рухається;
- від переїзду колесом автомобіля;
- від удару в кабіні автомобіля;
- від стискання тіла між автомобілем та іншими предметами;
- комбіновані.

Також автор виділив два варіанти зіткнення автомобіля з пішоходом:

- фронтальне (лобове); - передньо крайове.

Зокрема, при фронтальному зіткненні рухомого автомобіля з людиною розрізняють чотири фази, в процесі яких відзначається послідовна дія на тіло зовнішніх частин автомобіля, що рухається, і покриття дороги.

Механізм утворення тілесних ушкоджень в різні фази наїзду (удару виступаючими частинами автомобіля) на людину, за Солохіним А.А. та Матишевим О.О. [7] можна охарактеризувати наступним чином (табл. 1):

Таблиця 1

Механізм утворення тілесних ушкоджень в різні фази наїзду

Вид автомобільної травми	Фази заподіяння травми	Травматична дія
Травма від зіткнення з людиною автомобіля, що рухається	Удар виступаючих частин автомобіля	удар
	Падіння тіла на автомобіль	удар
	Відкидання тіла і його падіння на підлягаюче покриття	удар
	Ковзання тіла по підлягаючому покриттю	тертя

Слід зауважити, що, враховуючи конструктивні особливості кузовів деяких легкових автомобілів (з низькою посадкою типу родстер), навіть при незначній швидкості автомобіля (приблизно 60 км/год) друга фаза (падіння тіла на автомобіль) буде відсутня, а відбувається утворення тілесних ушкоджень характерних для третьої та четвертої фаз травмування (власні спостереження 2003-2015).

Коли при фронтальному (лобовому) зіткненні автомобіля з пішоходом зрозумілий механізм утворення тілесних ушкоджень, який описаний багатьма авторами в різних підручниках та посібниках, то механізм виникнення тілесних ушкоджень при тангенційному зіткненні автомобіля з пішоходом недостатньо вивчений і обмежується тлумаченням виникнення тільки так званих “контактних” ушкоджень від дії деталей автомобіля, розташованих на його бічних поверхнях (дзеркало бічного бачення, дверна ручка, підніжка, виступаюча частина бампера тощо).

Особливо це питання актуальне в теперішній час, коли швидкісні та конструктивні характеристики сучасних транспортних засобів досить різноманітні. Наприклад, висоти виступаючих частин вантажних автомобілів (типу DAF CF, IVECO Cursor, RENAULT Magnum та ін.) іноді нижчі від висот легкових автомобілів, а їх швидкісні характеристики не уступають таким же характеристикам останніх. Також слід відмітити, що швидкісні характеристики та конструктивні особливості кузовів деяких легкових автомобілів виключають *II фазу* дорожньо-транспортної пригоди (падіння тіла на автомобіль). Таким чином, виникає помилкове тлумачення судово-медичними експертами механізму виникнення тілесних ушкоджень в різні фази дорожньо-транспортної пригоди, а відтак, невірна її інтерпретація, особливо, коли транспортний засіб та його вид не встановлені.

Пропонуємо звернути увагу на особливості утворення тілесних ушкоджень в різні фази травмування тіла при тангенційному зіткненні, за участю легкових та вантажних автомобілів різного типу конструкцій та швидкості їх руху (*власні спостереження 2003-2015*).

А. Легковий автомобіль.

* При зіткненні пішохода з бічною поверхнею легкового автомобіля, що рухався із невеликою швидкістю (до 40 км/год.), поряд з *першою фазою* буде присутня *друга фаза*, характерна для фронтального зіткнення, тобто закидання (завалювання) тіла на капот автомобіля, з утворенням тілесних ушкоджень на тій же стороні, що і у *першій фазі*. Далі тілесні ушкодження звично утворюються у відповідності до *третьої та четвертої фаз* травмування.

* При надмірно низькій швидкості руху легкового автомобіля (практично його повна зупинка внаслідок виразного гальмування) спостерігалися: *I фаза* – утворення контактних ушкоджень від виступаючих частин

бічних поверхонь кузова автомобіля; *II фаза* – “завалювання” тіла на капот автомобіля без утворення тілесних ушкоджень (практично *II фаза* не може бути доказаною), з послідовним зковзуванням тіла з капоту та його падіння на дорожнє покриття перед автомобілем – *III фаза*; *IV фаза* – утворення тілесних ушкоджень внаслідок ковзання тіла по підлягаючому покриттю (в даному випадку це штовхання тіла колесом автомобіля, який ще повністю не зупинився, а перебуває в гальмівному процесі, з послідовним його переїздом через тіло). Нижче наводимо конкретний випадок із практики.

Гр-н К. у вечірню пору рухаючись на легковому автомобілі (кузов типу седан) зі швидкістю приблизно 80-100 км/год, помітив, що на зустріч йому рухається пішоход Х. Водій здійснив термінове гальмування (гальмівний шлях автомобіля становив 38,0 м), однак, майже при повній зупинці автомобіля, зіткнення із пішоходом не уник. Відбувся контакт правої половини тіла пішохода із правою боковою поверхнею переднього бампера автомобіля, після чого пішоход “завалився” правою бічною поверхнею на капот автомобіля і зслизнув з останнього попереду автомобіля, після чого водій відчув, як його праве переднє колесо через щось переїхало. Водій відпустив педаль гальма та інерційно проїхав ще приблизно 9,5 м (слід волочіння тіла у вигляді речовини бурого кольору на асфальтному покритті проїзної частини дороги). При судово-медичній експертизі трупа гр-на Х. серед тілесних ушкоджень, які утворилися від ковзання і волочіння тіла по дорожньому покриттю та від стиснення тіла між двома площинами (від яких настала смерть гр-на Х.), було виявлено смугасті садна на передньо-зовнішній поверхні середньої третини правої гомілки та синець на внутрішній поверхні лівого коліна, які (садна) за висотою локалізації відповідають смугастим подряпинам на правій боковій поверхні бампера. З протоколу огляду транспортного засобу відомо: “... вибита до переду (“вистрілила”) із заводського місця права протитуманна фара, ... пошкоджено підкрильник правого крила автомобіля, ... правий край бампера відірваний із заводських фіксаторів, ... на правій частині бокової поверхні бампера, на рівні гнізда протитуманної фари, наявні паралельні поздовжні подряпини довжиною від 2,7 см до 18,0 см, ... на правій половині нижньої балки автомобіля виявлено плями червоно-бурого кольору та поздовжні щодо осі автомобіля смуги тертя, ... на нижній частині корпусу коробки передач плями червоно-бурого кольору, ... ушкоджень передньої частини автомобіля та його капоту не виявлено...”. При дослідженні предметів одягу та взуття з трупа гр-на Х., зокрема, штанів, встановлено: “... на передній, зовнішній та частково задній поверхнях нижньої третини правої штанини при боковому освітленні виявлено поперечні блискучі смуги тертя ... на ходовій поверхні підошов кросівок виявлено різноорієнтовані смуги тертя, які в носковій частині правої кросівки мають косо-поздовжнє спрямування ззаду до переду та справа на ліво, а на каблучній частині лівої кросівки – дугоподібний вигляд зліва на право...”. Решта клаптеподібних ушкоджень (розривів тканини) на інших предметах одягу утворилися від надмірного розтягнення тканини від щільної динамічної дії слідоутворюючої поверхні виступаючих частин кузова автомобіля.

Б. Вантажний автомобіль вагонного типу конструкції (типу «автопоїзд»), який рухався із значною швидкістю. Як ілюстрацію нижче наводимо конкретний випадок із практики.

На тілі потерпілого були відсутні дотичні ушкодження, характерні для утворення в момент контакту з бічною поверхнею автомобіля. Виявлені тілесні ушкодження на діаметрально протилежних (передній та задній) поверхнях голови, були помилково інтерпретовані, як ушкодження, які утворилися в *першу та третю фазу* дорожньо-транспортної пригоди і були розцінені, як фронтальне (лобове) зіткнення вантажного автомобіля з пішоходом. Цілісність опорно-рухового апарату (лопаток, ребер, хребта, його відростків і зчленувань, кісток тазу і кісток нижніх кінцівок), відсутність крововиливів у м'якій тканині тулуба та кінцівок, відсутність травмувань внутрішніх органів грудної та черевної порожнин, при наявності ознак їх різкого струсу, а також наявність на підошовних поверхнях «роззубоного» взуття концентричних слідів тертя (ковзання), дозволили припустити можливе розкручування тіла потоком повітря, з послідовними ударами різними поверхнями голови до бокової поверхні прицепа, де і були виявлені біологічні сліди (кров, волосся).

ВИСНОВКИ

1. На механізм утворення тілесних ушкоджень та переміщення тіла в різні фази дорожньо-транспортної пригоди, при зіткненні пішохода з бічною поверхнею автомобіля, насамперед впливає швидкість руху автомобіля, в залежності від чого вектори руху учасників події можуть змінюватися в залежності від їх маси.

2. Судово-медичний експерт повинен добре знати секційну морфологічну картину при різних видах автомобільної травми та проводити їх диференціацію.

3. Судово-медичний експерт повинен у повній мірі використовувати додаткові (лабораторні) дослідження предметів одягу і взуття та проводити аналіз матеріалів кримінального провадження (огляд місця виявлення трупа, огляд транспортного засобу, результати автотехнічної та трасологічної експертизи).

4. Судово-медичний експерт не повинен надавати перевагу макро- чи мікроскопічним методам дослідження, їх треба уміло та раціонально поєднувати, перш ніж прийняти кінцеве рішення.

5. Порушене питання потребує додаткового дослідження та вивчення, оскільки коефіцієнт даного виду транспортної травми (тангенційне зіткнення при малих швидкостях) є низьким, що, відповідно, потребує тривалого періоду досліджень.

Література

1. **Плевинскис П.В.** Исходные данные и алгоритм работы экспертов при проведении комиссионных судебно-медицинских экспертиз и транспортно-трассологических в случаях наезда автомобиля на пешехода экспертиз / Плевинскис П.В.//Судово-медична експертиза. – 2013. - №2.-С. 8-11.
2. **Грязін В.І.,** Гіжевський В.К., Рошин О.І. Підготовка та призначення судових експертиз. Посібник. Київ, Видавництво «Школа», 2004. – 56 с.
3. **Експертизи у судовій практиці.** (за ред. В.Г. Гончаренка). Київ, Юрінком Інтер, 2005. - 275 с.
4. **Щербаковский М.Г.** Судебные экспертизы. Назначение, производство, использование (Учебно-практическое пособие). Харьков, «Эспада», 2005. - 326 с.
5. **Плевинскис П.В.** Некоторые типичные трудности при проведении единоличных судебно-медицинских экспертиз в случаях наезда автомобиля на пешехода со смертельным исходом/ Плевинскис П.В.//Судово-медична експертиза. – 2015. - №1.-С. 59-62.
6. **Плевинскис П.В.,** Кривда Г.Ф. Проблемные вопросы регламентации проведения комиссионных судебно-медицинских экспертиз и комплексных экспертиз в отделе комиссионных экспертиз бюро СМЭ/ Плевинскис П.В., Кривда Г.Ф.//Судово-медична експертиза. – 2015. - №2.-С. 9-12.
7. **Солохин А.А.** Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы. М.: Медицина, 1968. – 236 с.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ОТНОСИТЕЛЬНО МЕХАНИЗМА ВОЗНИКНОВЕНИЯ ТЕЛЕСЫХ ПОВРЕЖДЕНИЙ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ ПЕШЕХОДА С БОКОВОЙ ЧАСТЬЮ ДВИЖУЩЕГОСЯ АВТОМОБИЛЯ (ТАНГЕНЦИАЛЬНОЕ СТОЛКНОВЕНИЕ)

О. И. Стецюк

Резюме. В статье освещены некоторые проблемные вопросы механизма возникновения телесных повреждений при столкновении пешехода с боковой частью движущегося автомобиля. Показано, что на механизм образования телесных повреждений и перемещения тела в различные фазы ДТП, при столкновении пешехода с боковой поверхностью автомобиля, прежде всего влияет скорость движения автомобиля, в зависимости от чего векторы движения участников события могут меняться. При определении механизма возникновения телесных повреждений, судебно-медицинский эксперт должен хорошо знать секционную морфологическую картину при различных видах автомобильной травмы и проводить их дифференциацию. Также в полной мере использовать дополнительные (лабораторные) исследования предметов одежды и обуви и проводить анализ материалов уголовного производства (осмотр места обнаружения трупа, осмотр транспортного средства, результаты автотехнической и трассологической экспертиз). При этом, судебно-медицинский эксперт не должен отдавать предпочтение макро- или микроскопическим методам исследования, их надо умело и рационально сочетать, прежде чем принять окончательное решение.

Ключевые слова: судебно-медицинская экспертиза, автотравма.

ISSUES CONCERNING MECHANISM OF INJURY IN COLLISIONS WITH PEDESTRIANS SIDE OF A MOVING VEHICLE (TANGENTIAL COLLISION)

O. Stetsyuk

Summary. This article highlights some issues regarding the mechanism of injuries in a collision with a pedestrian side of the moving vehicle. It is shown that the mechanism of injuries and movement of the body in different phases of the accident, the collision of the pedestrian with the lateral surface of the car first of all affect vehicle speed, depending on which motion vectors participants of the event may vary depending on their weight. In determining the mechanism of injuries, forensic expert should know sectional morphological picture of the various types of automobile injuries and pursue their differentiation. Also, the full use of the additional (laboratory) study of clothing and footwear and analyze the criminal proceedings (examination of the body was discovered, a review of the vehicle, and the results autotechnical trasological examinations). In this case, a forensic expert should not give priority to macro or microscopic research methods, they must be skillfully and efficiently combine before making a final decision.

Keywords: forensic medicine, automotive injury.