

УДК 343.148.63

DOI: 10.34670/AR.2021.83.92.036

К вопросу о необходимости проведения комплексной автотехнической и судебно-медицинской экспертизы в расследовании ДТП с внутрисалонными травмами**Дуюнов Владимир Кузьмич**

Доктор юридических наук, профессор,
Почетный работник высшего профессионального образования РФ,
профессор кафедры «Уголовное право и процесс»,
Тольяттинский государственный университет,
445020, Российская Федерация, Тольятти, ул. Белорусская, 14;
e-mail: dvk159@mail.ru

Тарасов Евгений Александрович

Кандидат технических наук,
доцент, кафедры строительной техники и инженерной механики,
руководитель Научно-Технического Центра «Автотехническая экспертиза»,
Воронежский государственный технический университет,
394006, Российская Федерация, Воронеж, ул. 20-летия Октября, 84;
e-mail: dvk159@mail.ru

Статья выполнена при поддержке Российского Фонда Фундаментальных Исследований (РФФИ), проект № 20-011-00141 А «Уголовно-правовое воздействие как реакция государства на преступление и преступность и его роль в обеспечении национальной безопасности России».

Аннотация

С точки зрения рассмотрения обстоятельств ДТП в предварительном и судебном следствии, выводы экспертов судебно-медицинского и автотехнического профиля становятся критически важными для установления причинно-следственных связей и формирования представления о развитии ситуации, приведшей к ДТП. Целью настоящей статьи является краткое обобщение практического опыта взаимодействия автотехнических и судебно-медицинских экспертов при изучении материалов ДТП с внутрисалонными травмами. Внутрисалонная травма возникает в ряде случаев, когда воздействие на находящегося в автомобиле людей рассматривается как многофакторное, со сложным механизмом. Специфика расследования ДТП такова, что составление картины обстоятельств и развития ситуации силами дознавателя и следователя невозможно без квалифицированной оценки всех факторов автотехническим экспертом. Однако, без заключения эксперта-медика о соответствии повреждений характеру взаимодействия, вывод автотехника будет необоснованным. Сопоставление известных характеристик частей конструкции и обустройства салона автомобиля и повреждений с учетом описанного медицинским экспертом характера воздействия — автотехнический эксперт получает возможность подтвердить или опровергнуть версии развития ситуации при динамическом моделировании.

Для цитирования в научных исследованиях

Дуюнов В.К., Тарасов Е.А. К вопросу о необходимости проведения комплексной автотехнической и судебно-медицинской экспертизы в расследовании ДТП с внутрисалонными травмами // Вопросы российского и международного права. 2021. Том 11. № 3А. С. 173-179. DOI: 10.34670/AR.2021.83.92.036

Ключевые слова

Автотехническая экспертиза, дорожно-транспортное происшествие, судебно-медицинская экспертиза, эксперт-автотехник, медицинский эксперт.

Введение

Исследование обстоятельств ДТП складывается из анализа следов, повреждений транспортных средств и предметов окружающей обстановки, характера полученных участниками травм и аналитического ситуационного моделирования развития ситуации. Автомобильный транспорт, остающийся источником повышенной опасности, развивается очень активно, и даже сравнение с некоторыми особенностями конструкции автомобилей конца прошлого века показывает заметное смещение акцента в сторону повышения безопасности водителей, пассажиров и пешеходов при столкновениях ТС и наездах на препятствия. Анализ конструктивных особенностей автомобилей показывает, что изменения коснулись качества и эффективности работы ремней и подушек безопасности, элементов отделки салона, расположения и формы органов управления, прочности и способности к деформации силовых элементов кузова. Это создает ряд новых вызовов, с которыми должны справляться автотехнические и судебно-медицинские эксперты при проведении исследования материалов и обстоятельств ДТП.

Несмотря на усилия производителей и меры, принимаемые в области повышения безопасности движения, существует и ряд факторов, связанных с поведением участников движения и приводящих к развитию аварийных ситуаций с травмированием и гибелью людей:

- пренебрежение использованием ремня безопасности;
- убежденность водителей в том, что системы безопасности, контролируемого торможения и прочие элементы поддержки и оптимизации управления способны полностью исключить развитие нештатной ситуации, связанной с недостаточностью навыков и внимания участников движения;
- неверное понимание водителями особенностей динамики взаимодействия "зимних" колесных шин с дорожным покрытием;
- активное пользование мобильными средствами связи, в том числе и громкой связи, что становится причиной отвлечения внимания водителя от управления;
- нарушения скоростного режима и излишне активные реакции водителей на сигналы спецсредств, предупреждающих о попадании в зону объективного контроля радарными и видеокамерами фиксации нарушений;
- рассеивание внимания водителей при пользовании навигаторами без достаточно сформированных навыков управления, анализа текущей дорожной обстановки, восприятия дорожных знаков и разметки.

Из объективных причин возникновения ДТП стоит упомянуть недостаточность качества покрытия и оборудования дорог, постоянный рост интенсивности движения.

Перечисленные факторы значительно повышают риск столкновения автомобиля с другими транспортными средствами и препятствиями на достаточно больших скоростях, что приводит к появлению специфических внутрисалонных травм, характеризующихся множественностью, сложностью и высоким уровнем опасности последующего тяжкого вреда здоровью или смерти водителя и пассажиров. Более 60 % ДТП продолжает оставаться источником внутрисалонной травмы.

С точки зрения рассмотрения обстоятельств ДТП в предварительном и судебном следствии, выводы экспертов судебно-медицинского и автотехнического профиля становятся критически важными для установления причинно-следственных связей и формирования представления о развитии ситуации, приведшей к ДТП [Фетисов, Смиренин, Нестеров, Хабова, 2014]. Характер экспертизы приобретает выраженные аналитические черты, ответы на вопросы следствия требуют ситуационного моделирования, что в свою очередь связано с необходимостью учитывать свидетельства и следы динамических воздействий и выстраивания картины события с учетом зафиксированных повреждений транспорта, окружения, травм, полученных людьми.

Цель исследования - краткое обобщение практического опыта взаимодействия автотехнических и судебно-медицинских экспертов при изучении материалов ДТП с внутрисалонными травмами.

Материал и методы

При написании настоящей статьи были использованы результаты анализа 60 ДТП с летальным исходом и травмированием водителей и пассажиров с учетом сезонности и объективных факторов, результаты опроса 100 экспертов-автотехников и судебно-медицинских экспертов, судей, следователей и дознавателей из центральных регионов РФ, юга России и Дальневосточного ФО. Выборка по регионам осуществлялась для повышения уровня транспарентности опроса и анализа результатов с учетом местных факторов.

Результаты и обсуждение

Практические наблюдения эксперта-автотехника и результаты опроса показывают, что в 65 - 70 % случаев ДТП с получением тяжелых травм и гибелью людей при столкновениях возникает вопрос о расположении водителя и пассажира, так как для суда важно установление лица, управлявшего ТС непосредственно перед происшествием [Гедыгушев, Ростошинский, 1994]. Внутрисалонная травма возникает в ряде случаев, когда воздействие на находящихся в автомобиле людей рассматривается как многофакторное, со сложным механизмом:

- столкновения транспорта со значительными ускорениями и изменением траектории движения;
- скоростные наезды на препятствия с блокирующими деформациями кузова;
- опрокидывания автомобилей, возникшие в результате столкновений, наездов на препятствия, маневрирования или выезда на обочины дорог с последующим сваливанием;
- сложные комбинированные ДТП с поэтапным развитием ситуации и воздействием сложных разнонаправленных ускорений.

Все случаи таких происшествий характеризуются значительным смещением тел пострадавших, если последние не были пристегнуты ремнями безопасности [Алпатов, Никитина, 2002]. Отмечается, что количество случаев выбрасывания тела из салона значительно уменьшилось, однако первоначальное положение людей в передней части салона может

существенно измениться в результате срабатывания в разное время фронтальных и боковых подушек безопасности — вторые могут создать направленное в сторону осевой линии салона ускорение.

В процессе следствия по ДТП экспертам судебно-медицинского и автотехнического профиля предоставляются для исследования материалы, по которым можно сформировать картину развития аварийной ситуации в динамике, что является характерной и важной чертой комплексной экспертизы [Майлис, Орлова, 2014]. Специфика расследования ДТП такова, что составление картины обстоятельств и развития ситуации силами дознавателя и следователя невозможно без квалифицированной оценки всех факторов автотехническим экспертом. Данные о внутрисалонных травмах, полученные в результате судебно-медицинской экспертизы, должны быть интегрированы в общую картину, поскольку они позволяют сопоставить особенности строения и оборудования автомобиля и следы физического воздействия на тела и внутренних органах пострадавших.

С физической точки зрения человеческое тело подвергается воздействию ускорений, упругих и разрушающих деформаций от взаимодействия с элементами конструкции и обустройства салона автомобиля. Изучая следы и признаки подобных взаимодействий, эксперт-автотехник в рамках своей компетентности может сделать выводы о первоначальном расположении частей тела относительно травмирующих предметов. Однако, без заключения эксперта-медика о соответствии повреждений характеру взаимодействия, вывод автотехника будет необоснованным. Определение положения тела в короткий промежуток времени перед развитием травмирующей ситуации возможно при соблюдении определенного, выработанного практикой, алгоритма проведения исследования.

Осмотр и инструментальное определение параметров пространства нахождения пострадавшего с учетом горизонтально расположенных "поясов" — нижнего от пола (ступней ног) до уровня сиденья, среднего от уровня сиденья до нижней части груди, верхнего от нижней части груди до свода черепа. Зная конструктивные особенности строения кузова и обустройства салона конкретного автомобиля, автотехнический эксперт может сделать заключение о характере деформаций и ускорений, возникших при столкновении или опрокидывании, заносе, вращении транспортного средства.

Исследование травм и внутренних повреждений судебно-медицинским экспертом с указанием, какого рода воздействие могло оставить характерные следы на поверхностных тканях, костях, внутренних органах. Медицинский эксперт может установить границы вероятности возникновения повреждений, характеризуя их по признакам контакта с предметами определенной твердости, конфигурации, прочности, с указанием наиболее вероятного расположения, характера сближения по скорости, направлению, силе деформирующего или разрушающего воздействия.

Сопоставление известных характеристик частей конструкции и обустройства салона автомобиля и повреждений с учетом описанного медицинским экспертом характера воздействия — автотехнический эксперт получает возможность подтвердить или опровергнуть версии развития ситуации при динамическом моделировании.

Формирование картины развития механизма ДТП с учетом полученных и научно обоснованных данных для получения ответа на вопрос о расположении людей в салоне, причастности к управлению ТС, возможности принятия мер к предотвращению ДТП.

При взаимодействии эксперты могут ориентироваться на известные и подтвержденные практикой признаки в виде повреждений тканей и органов. В частности, обнаружение

внутрикожных кровоизлияний на подошве стопы характерно для человека, находившегося на месте водителя. Различается и характер травм на руках — у водителей обнаруживаются переломы костей запястья, вызванные нагрузкой от рулевого колеса при столкновении, у пассажира будут выявлены вывихи лучезапястных суставов. Перелом бедренной кости в двух нижних третях с зоной разрыва сзади типичен для человека, находящегося на месте водителя, но не характерен для пассажира переднего сиденья. Следует отметить, что несмотря на типичный характер этих повреждений, они не могут служить однозначными признаками расположения человека относительно места водителя, но могут использоваться для моделирования ситуации с учетом других факторов.

Заключение

Приведенные материалы и аналитические обобщения показывают, что при ситуационном моделировании ДТП картина внутрисалонного травмирования дает достаточно информации для определения обстоятельств и причинно-следственных связей при налаженном взаимодействии экспертов автотехнического и судебно-медицинского профилей. При необходимости могут быть произведены исследования других материальных следов в салоне, в частности, трасологическая криминалистическая экспертиза признаков взаимодействия частей одежды и обуви пострадавших с элементами обустройства салона и органами управления автомобилем. Важным аспектом установления местоположения водителя является получение свидетельств и материальных следов контакта его органов (особенно руки и ног) с органами управления — педалями, рулевым колесом.

Автотехнический эксперт должен учесть положение тела на сиденье с точки зрения конструктивного расположения — вертикальное, классическое "сидячее", спортивное "полулежачее". Характерные повреждения костей и тканей, типичные для таких положений, подтверждают выводы о возможности водителя принять меры к предотвращению ДТП, характере его реакций на изменение обстановки с учетом обзорности, подвижности рук и ног, времени реагирования при определенных обстоятельствах.

Механизм ситуационного моделирования развития ДТП с обоснованными выводами экспертов учитывает большое количество факторов воздействия в динамике, поэтому критически важно, чтобы специалисты в области медицины и автотехники работали комплексно, формировали картину признаков строго в рамках своей компетентности, а следователи и дознаватели строили описание обстоятельств ДТП, опираясь на подтвержденные исследованиями данные — заключения экспертов, обоснованные с научной точки зрения и на основании анализа типичных признаков. Напомним, что комплексная экспертиза — это взаимодействие экспертов, проводящих исследования с учетом предварительных выводов специалистов из смежных областей.

Библиография

1. Ардашкин А.П. Повреждения локтевых областей при травме внутри автомобиля. Судебно-медицинская экспертиза. 1984;4:23-24.
2. Фетисов В.А., Смиренин С.А., Нестеров А.В., Хабова З.С. Актуальные вопросы автомобильной травмы в материалах статей журнала «Судебно-медицинская экспертиза» за период с 1958 по 2012 г. Судебно-медицинская экспертиза. 2014;57(3):56-62.
3. Гедыгушев И.А., Ростошинский Э.Н. О методике проведения комплексных медико-автотехнических экспертиз при установлении местонахождения лиц в салоне автомобиля. Судебно-медицинская экспертиза. 1994;4:7-10.

4. Алпатов И.М., Никитина Е.В. Принципы подхода к медико-криминалистическим и биомеханическим исследованиям при экспертизе автомобильной травмы. Судебно-медицинская экспертиза. 2002;3:10-12.
5. Майлис Н.П., Орлова В.Ф. Еще раз о комплексной экспертизе и путях ее развития. Теория и практика судебной экспертизы. 2014;1(33):138-147.
6. Бастуев Н. В. О переломах грудины при несмертельной внутрисалонной автомобильной травме //Актуальные вопросы судебной медицины и экспертной практики. Новосибирск. – 2000. – №. 5. – С. 90-92.
7. Саркисян Б. А., Зорькин А. И. Переломы костей таза при травме внутри салона автомобиля //Актуальные вопросы судебной медицины и экспертной практики. – 1995. – №. 1. – С. 69.
8. Лобан И. Е. Морфологическая характеристика и судебно-медицинская оценка повреждений, причиненных легковыми автомобилями с капотной и фургонной компоновкой кузова: Автореф. дис.... канд. мед. наук : дис. – СПб. : Автореф. дис.... канд. мед. наук, 1992.
9. Иванов В. К. Установление места нахождения водителя и пассажира, пристегнутых ремнями безопасности в момент дорожно-транспортного происшествия //Журн.«Судебно-медицинская экспертиза». М. – 1995. – №. 1. – С. 27-28.
10. Ардашкин А. П. Повреждения локтевых областей при травме внутри автомобиля //Судебно-медицинская экспертиза. – 1984. – №. 4. – С. 23-24.

On the need for a comprehensive auto technical and forensic examination in the investigation of accidents with intra-injuries

Vladimir K. Duyunov

Doctor of Law, Professor,
Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation,
Professor at the Department of criminal law and procedure,
Togliatti State University,
445020, 14, Belorusskaya st., Togliatti, Russian Federation;
e-mail: dvk159@mail.ru

Evgenii A. Tarasov

PhD in Technical Sciences, Associate Professor,
Department of Construction Engineering and Engineering Mechanics,
head of the Scientific and Technical Center “Auto Technical Expertise”,
Voronezh State Technical University,
394006, 84, 20-letiya Oktyabrya str., Voronezh, Russian Federation;
e-mail: dvk159@mail.ru

Abstract

From the point of view of consideration of circumstances of road accident in preliminary and judicial investigation, conclusions of experts it is judicial-medical and autotechnical profile become critically important for establishment of cause-and-effect communications and formation of representation about development of the situation which has led to road accident. The purpose of this article is a brief summary of the practical experience of interaction of automotive and forensic experts in the study of materials of accidents with intra-injuries. Intra-salon trauma occurs in a number of cases when the impact on people in the car is considered as multifactorial, with a complex mechanism. Specifics of investigation of road accident is that drawing up of a picture of circumstances and development of a situation by forces of the interrogator and the investigator is

impossible without the qualified assessment of all factors by the auto technical expert. However, without the conclusion of a medical expert on the compliance of the damage to the nature of the interaction, the conclusion of the car technician will be unreasonable. Comparison of the known characteristics of parts of the design and arrangement of the car interior and damage, taking into account the nature of the impact described by the medical expert-the automotive expert is able to confirm or deny the version of the situation in dynamic modeling.

For citation

Duyunov V.K., Tarasov E.A. (2021) K voprosu o neobkhodimosti provedeniya kompleksnoi avtotekhnicheskoi i sudebno-meditsinskoi ekspertizy v rassledovanii DTP s vnutrisalonnymi travmami [On the need for a comprehensive auto technical and forensic examination in the investigation of accidents with intra-injuries]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 11 (3A), pp. 173-179. DOI: 10.34670/AR.2021.83.92.036

Keywords

Auto technical expertise, traffic accident, forensic medical examination, expert-auto technician, medical expert.

References

1. Ardashkin A. P. Damage to the elbow areas in case of injury inside the car. Forensic medical examination. 1984; 4: 23-24.
2. Fetisov V. A., Smirenin S. A., Nesterov A.V., Khabova Z. S. Actual issues of automobile injury in the materials of articles of the journal "Forensic Medical Examination" for the period from 1958 to 2012. 2014;57(3):56-62.
3. Gedygushev I. A., Rostoshinsky E. N. On the methodology of conducting complex medical and automotive examinations when determining the location of persons in the car interior. Forensic medical examination. 1994;4:7-10.
4. Alpatov I. M., Nikitina E. V. Principles of the approach to medical-forensic and biomechanical studies in the examination of automobile injuries. Forensic medical examination. 2002;3:10-12.
5. Mailis N. P., Orlova V. F. Once again about complex expertise and ways of its development. Theory and practice of forensic examination. 2014;1(33):138-147.
6. Bastuev N. V. On fractures of the sternum in non-fatal intra-car injury //Topical issues of forensic medicine and expert practice. Novosibirsk. - 2000. - No. 5. - pp. 90-92.
7. Sarkisyan B. A., Zorkin A. I. Fractures of the pelvic bones in trauma inside the car interior //Topical issues of forensic medicine and expert practice. – 1995. no. 1. – S. 69.
8. Loban I. E. Morphological characteristics and forensic assessment of damage caused by passenger cars bonnet and van lineup of body: Avtoref. dis.... Cand. med. Sciences Diss. – SPb. : Author. dis.... Cand. med. science, 1992.
9. Ivanov V. K. Establishing the location of the driver and passenger who are fastened with safety belts at the time of a road accident."Forensic medical examination". M.-1995. - No. 1. - p. 27-28.
10. Ardashkin A. P. Injuries of the elbow areas in the trauma inside the car //Forensic medical examination. - 1984. - No. 4. - pp. 23-24.