

А. А. Солохин

**Судебно-медицинская
экспертиза в случаях
автомобильной травмы**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 61
ББК 58
А11

A11 **А. А. Солохин**
Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы / А. А.
Солохин – М.: Книга по Требованию, 2012. – 237 с.

ISBN 978-5-458-39791-9

ISBN 978-5-458-39791-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2012

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2012

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

дования трупов лиц, погибших при этих происшествиях. В монографии рассматриваются все виды автомобильной травмы. Для каждого из них указаны специфические и характерные повреждения, механизм повреждений и дана их судебно-медицинская характеристика и диагностика. Приводится классификация, механизм возникновения и характеристика следов и повреждений одежды лиц, пострадавших при автомобильной травме, с указанием их значения для восстановления объективной картины происшествия.

В связи с тем что объем данного издания ограничен, в работу не включены сведения, касающиеся габаритов автомобилей, высоты расположения отдельных их частей от уровня грунта, а также рисунков протектора колес. Некоторые сведения по этим вопросам можно найти в курсах криминалистики и в соответствующих справочниках.

Нам представляется, что работа в какой-то степени восполнит имеющийся по этому вопросу пробел в литературе и окажется полезной как для судебных медиков, так и для врачей других специальностей и работников следственных органов.

КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАВМАТИЗМЕ

Общие данные

В конце XIX и начале XX столетия в результате бурного роста промышленности и, в частности, автомобильной в крупных городах мира стали появляться первые автомобили. Однако их появление принесло людям не только радость и удовлетворение, но и огорчение. Уже в самом начале движение автомобильного транспорта стало опасным для жизни окружающих в связи с причинением им тяжелых травм.

В конце 90-х годов имелись лишь отдельные наблюдения случаев автомобильной травмы. С первых лет XX столетия автомобильный травматизм в той или иной мере охватил все страны мира. Динамика роста автомобильного травматизма в разных странах обусловлена степенью развития автомобильной промышленности, количеством автомобилей и совершенством организации движения транспорта.

Первыми с автомобильной травмой столкнулись травматологи и хирурги. Вскоре новый вид травмы привлек внимание и судебно-медицинских экспертов. Число смертных случаев в результате автомобильных травм в первые годы существования автомобилей было невелико. Так, за 1896 г. в Великобритании в результате автомобильных происшествий погибло всего 2 человека, а в США в 1899 г. зарегистрирован только один подобный случай (Л. Г. Норман, 1962). За этим последовало бурное увеличение числа смертных случаев до значительного. Динамика роста смертных случаев при автодорожных происшествиях хорошо видна на примере развитых капиталистических стран.

От единичных смертных случаев, имевших место в начале столетия, смертность от автомобильной травмы в конце 50-х и начале 60-х годов достигла колоссальных разме-

ров. Так, в 1965 г. в США в результате автомобильных происшествий погибло 49000 человек и 3500000 человек получило ранения. В Англии в 1959 г. жертвами автомобильных катастроф оказались более 6000 человек. Во Франции в 1965 г. при автомобильных катастрофах погибло свыше 12000 человек, в Федеративной Республике Германии — более 14 000 человек. Число смертных случаев при автомобильных происшествиях высоко также в Австралии, Австрии, Бельгии, Японии и в других странах.

Царская Россия не имела автомобильной промышленности, если не считать сборочного Русско-Балтийского завода. Это, естественно, сказалось на численности автомобильного парка страны, который в 1913 г. составил всего 8 800 автомобилей. При столь незначительном автомобильном парке и малой интенсивности движения по дорогам страны травматизм, вызванный автомобильным транспортом, был невелик. Те отдельные случаи автомобильной травмы, которые имели место, не анализировались и не публиковались в периодической медицинской печати.

В Советском Союзе, начиная с конца 20-х и начала 30-х годов, автомобильный парк страны значительно пополнился новыми машинами, что сопровождалось увеличением автомобильного травматизма.

Отсутствие опыта в борьбе с транспортным травматизмом, а также полноценных данных о нем поставили перед соответствующими органами задачу более детально изучить и выявить причины его возникновения в каждом случае и внедрить более эффективные профилактические меры по его предупреждению. Начиная с 1932 г., органы милиции сосредоточили в своем ведении весь учет транспортных происшествий в стране, в том числе и автомобильных. Были созданы существующие и теперь Отделы регулирования уличного движения (ОРУД). Благодаря проведению этого мероприятия учет дорожно-транспортных происшествий за короткий срок был хорошо налажен, а затем и существенно усовершенствован.

Автомобильный травматизм в настоящее время в нашей стране достаточно высок и имеет тенденцию к увеличению по мере роста численности автомобилей и интенсивности движения транспортных потоков.

В настоящее время в медицинской литературе опубликовано достаточно большое количество работ по вопросам автомобильной травмы. Направленность этих работ

различная. Анализ литературных данных, посвященных вопросам автомобильной травмы, позволяет выделить несколько направлений в ее изучении.

Эти направления находятся в тесной зависимости от периода изучения.

Нам представляется возможным выделить три периода в изучении автомобильной травмы. Первый период — описательный, характеризуется простым накоплением отдельных фактов и наблюдений и описанием наиболее интересных казуистических случаев. Первые случаи автомобильной травмы описаны в иностранной литературе, преимущественно немецкой и французской. Внимание судебно-медицинских экспертов в то время привлекали не только обстоятельства происшествия, но и своеобразный характер и локализация повреждений при автомобильной травме. Исследователи описывали отдельные признаки и явления — повреждения, отображающие отпечаток радиатора, рисунок протектора, ссадины кожи от волочения, ссадины в месте переезда тела колесом, обращали внимание на несоответствие наружных повреждений внутренним, а также останавливались на других не менее важных вопросах (Strassmann, 1912; Parisot et Morin, 1923; Weimann, 1927; А. И. Шибков, 1926; Haberda, 1930; Heindl, 1932, и др.). Описательный период продолжался с момента появления автомобильного травматизма (1900) и до 1930—1932 гг.,

Второй период — статистический. Его появление связано с резким увеличением числа жертв автомобильных катастроф и необходимостью установления причин автомобильного травматизма, условий, ведущих к его росту и разработке мер по его предупреждению. Эти задачи могли быть решены только на основе всестороннего статистического исследования материала.

Начиная с 30-х годов в зарубежной и отечественной литературе опубликовано значительное число работ травматологов, хирургов и судебных медиков, посвященных статистическому изучению несмертельного и смертельного автомобильного травматизма. В этих работах дается статистическая характеристика изучаемого материала, вскрываются причины автомобильных травм, в некоторых трудах приводится характеристика и морфологическое описание повреждений, указываются методы борьбы и мероприятия по предупреждению автомобильных проис-

шествий. В ряде работ травма, причиненная автомобилем, рассматривается совместно с другими транспортными травмами. Однако, несмотря на это, ее анализ и в этих трудах достаточно полный.

Наряду со статистическими работами в этот период опубликован ряд интересных казуистических наблюдений и работ обобщающего характера (Remund, 1931; Buhtz, 1936; Muresanu, 1940). В последних много внимания уделено описанию характера повреждений отдельных тканей и органов, но, к сожалению, недостаточно объясняется механизм их возникновения. Статистический период продолжался примерно до 1940 г.

Совершенно новое направление изучение автомобильной травмы получило в последнее время. Этот период характеризуется углубленным, комплексным изучением преимущественно частных, специфических вопросов автомобильной травмы — ее видов, механизма и морфологии повреждений отдельных тканей и органов, повреждений отдельных областей тела, а также вопросов дифференциальной диагностики.

За последние 15 лет на эту тему появился ряд работ, в том числе диссертации (Р. Л. Шиманович, 1949; В. К. Стешиц, 1954; Б. И. Соколов, 1954; П. П. Щеголев, 1955; В. М. Зеленгуров, 1961; А. А. Матышев, 1963; В. М. Моисеев, 1964, и др.), а за рубежом и монографии (Lawes, Bitzel, Berger, 1956; Zanaldi, 1963). В них достаточно подробно рассматриваются особенности этой сложной травмы.

В последнее время автомобильная травма стала более широко освещаться в руководствах и учебниках по судебной медицине как отечественных, так и зарубежных авторов (М. И. Райский, 1953; М. И. Авдеев, 1959; Ponsold, 1950; Dettling, Schonberg, Schwarz, 1951; Gisbert-Calabuig, 1957, и др.). Однако этот вопрос не во всех руководствах излагается на должном уровне.

Значение и задачи судебно-медицинской экспертизы по делам об автомобильных происшествиях

При расследовании автодорожных происшествий заключение судебно-медицинской экспертизы имеет исключительно важное значение. На основании научной оценки полученных данных при исследовании трупа или освиде-

тельстве потерпевшего судебно-медицинская экспертиза имеет возможность установить определенные факты, касающиеся как механизма автодорожного происшествия в целом, так и отдельных его этапов. Это имеет существенное значение для следственных органов, так как помогает им на основании научных данных восстановить картину дорожно-транспортного происшествия во всех ее деталях. Однако значение судебно-медицинской экспертизы не ограничивается только этим. При помощи заключения судебно-медицинской экспертизы следственные органы могут проверить версии, выдвигаемые свидетелями, подозреваемым или обвиняемым. Это позволяет им подтвердить или исключить определенные факты, касающиеся возникновения следов и повреждений на одежде и теле пострадавших на том или другом этапе происшествия, а следовательно, и объективно установить виновность или невиновность того или другого участника происшествия. Все это в еще большей степени повышает значение экспертизы по данной категории дел.

Оценивая общее значение судебно-медицинской экспертизы по делам об автомобильных происшествиях, П. П. Щеголев (1955) указывает, что чем менее достоверны имеющиеся в распоряжении следственных органов в каждом случае доказательства, тем большее значение приобретает экспертиза.

Вопросы, требующие для своего разрешения проведения судебно-медицинской экспертизы, могут возникнуть в любой стадии уголовного процесса. Однако наиболее часто они возникают в стадии предварительного следствия, когда эксперта приглашают для участия в осмотре места происшествия, исследования трупа, освидетельствования лиц, пострадавших при катастрофе, освидетельствования водителя, а также для исследования вещественных доказательств. На этой стадии судебно-медицинскому эксперту иногда поручается также проведение дополнительных экспертиз по вновь открывшимся обстоятельствам или проведение экспертизы по материалам дела.

В стадии судебного разбирательства эксперта приглашают для объяснения ранее данного заключения, а также для освещения других вопросов, возникающих у участников процесса во время судебного следствия.

На разрешение судебно-медицинской экспертизы следственные органы ставят широкий круг различных вопро-

сов. Практика показывает, что многообразие вопросов чаще определяется отсутствием в распоряжении следственных органов достаточных доказательств по делу, и реже — необходимостью проверки или подкрепления других доказательств. Эти вопросы могут относиться к пешеходу, пассажиру и водителю как в несмертельных, так и в смертельных случаях.

Предусмотреть перечень всех вопросов, которые могут предлагаться следственными органами, практически нельзя. Их число зависит от каждого конкретного дела, а в ряде случаев определяется и полнотой имеющихся у следователя доказательств. Ниже приводятся вопросы, которые, по нашему мнению, должны разрешаться судебно-медицинской экспертизой.

В зависимости от исхода травмы у пострадавших при автодорожных происшествиях вопросы, предлагаемые экспертам для решения, могут быть подразделены на три группы.

В первую группу должны быть включены общие вопросы, касающиеся всех участников происшествия (пешехода, водителя, пассажира) и во всех случаях, во вторую — вопросы, которые предлагаются только при исследовании трупа и в третью — вопросы, разрешаемые только при освидетельствовании живых лиц.

В первую группу могут быть включены следующие вопросы.

1. Какие следы и повреждения имеются на одежде и теле трупа (или освидетельствуемого) и где они расположены.

2. Являются ли обнаруженные повреждения характерными для автомобильной травмы.

3. Каков механизм происхождения следов и повреждений (отдельных и групп повреждений). Не возникли ли они в результате удара частями автомобиля, сотрясения тела, сдавления или трения.

4. Какова последовательность нанесения повреждений.

5. Одновременно или в разное время возникли повреждения.

6. Какое количество фаз (этапов) травмы и какая была их последовательность.

7. Какой вид автомобильной травмы имел место в данном конкретном случае. Травма от столкновения ав-

томобиля с пешеходом, от переезда, от придавливания, от выпадения из машины, в кабине или комбинированный вид травмы.

8. Какой частью автомобиля причинены повреждения (бампером, крылом, фарой, кузовом, колесами и т. д.). Если колесом, то имел ли место переезд и каким (или какими) колесом, не было ли колесо заторможено.

9. В каком направлении действовала травмирующая сила по отношению к телу жертвы.

10. Каково было положение пострадавшего в момент травмы (вертикальное, горизонтальное, согнутое и т. д.), находился ли он в движении или стоял и какой стороной тела он был обращен к движущемуся транспорту или к определенным его частям.

11. Каким видом автомобиля (легковым, грузовым, автобусом) нанесены повреждения.

12. Могли ли быть причинены обнаруженные повреждения данным конкретным видом автомобиля.

13. Каково было взаимное положение тела пострадавшего и частей автомобиля на разных этапах данной травмы.

14. Кто из пострадавших в момент происшествия находился за управлением автомобиля и кто из них сидел на переднем сиденье рядом с водителем.

15. Могли ли обнаруженные повреждения быть нанесены автомобилем, следовавшим с определенной скоростью.

16. Мог ли пострадавший после получения повреждений производить какие-либо самостоятельные действия (бегать, ходить, разговаривать и т. д.).

17. Имело ли место наружное кровотечение. Если имело место, то как обильно оно было.

18. Какова групповая принадлежность и тип крови пострадавшего.

19. Каково было состояние здоровья пострадавшего в момент травмы.

Не страдал ли он какими-либо заболеваниями и, в частности, болезнями опорно-двигательного аппарата, органов зрения, слуха и др.

20. Нет ли на теле пострадавшего повреждений, не связанных с автомобильной травмой. Если такие есть, то каков их характер, локализация, происхождение, влияние на организм и срок их причинения.

21. Не содержится ли в организме пострадавшего этилового алкоголя. Если алкоголь содержится, то в каком количестве.

22. Соответствуют ли характер и расположение повреждений на одежде пострадавшего повреждениям, обнаруженным на его теле.

23. Соответствуют ли показания свидетелей (обвиняемого и др.) об обстоятельствах травмы пострадавшего медицинским данным, установленным при его освидетельствовании или вскрытии трупа.

При исследовании трупа, кроме указанных вопросов, дополнительно должны быть решены следующие.

1. Перемещали труп погибшего на месте его обнаружения или нет.

2. Как давно наступила смерть.

3. Прижизненно или посмертно причинены обнаруженные повреждения.

4. Какова причина смерти.

Наконец, при освидетельствовании живых лиц судебно-медицинский эксперт определяет следующее.

1. Какова степень тяжести телесных повреждений у освидетельствуемого.

2. Когда нанесены повреждения.

Для решения поставленных задач судебно-медицинский эксперт обязан всеми доступными ему методами исследования выявить повреждения, определить их свойства и характер, а также локализацию. Определяя локализацию повреждений, он должен установить точную их высоту от края стоп.

На основании дальнейшего анализа полученных данных эксперт решает вопрос о механизме образования каждого повреждения, группирует их в комплексы и устанавливает последовательность их нанесения. В результате он определяет фазы травмы, их последовательность и вид автомобильной травмы.

По характеру переломов трубчатых костей и повреждений мягких тканей конечностей с учетом повреждений других областей тела решается вопрос о направлении действия травмирующей силы, о положении пострадавшего в момент травмы, какой частью и каким видом автомобиля причинены повреждения, а также вопрос о взаимном положении тела пострадавшего и автомобиля в момент травмы.

Для решения названных выше вопросов иногда возникает необходимость в осмотре автомобиля и в сопоставлении имеющихся повреждений на теле с повреждениями, установленными на автомобиле, т. е. в производстве экспертного или следственного эксперимента. Последний производится следователем с обязательным участием судебно-медицинского эксперта, которому поручено проведение экспертизы.

Решение ряда вопросов требует проведения дополнительных специальных исследований — гистологического, биологического, судебнохимического и трассологического.

Успешное решение вопросов, интересующих следственные органы, во многом зависит от знания экспертом материалов дела, особенно таких, как протокола осмотра места происшествия, осмотра автомобиля, заключения по исследованию одежды, показания свидетелей и др.

А. М. Гамбург (1948) считает, что заключение экспертизы, основанное только на материале вскрытия трупа, нередко не может разрешить ряд существенных вопросов, вследствие чего теряется вся ценность и эффективность экспертизы. В принципе, соглашаясь с подобным утверждением, следует, однако, сказать о необходимости критически оценивать представляемые документы, тем более когда эксперт, производящий экспертизу, не участвовал в осмотре места происшествия, трупа и автомобиля.

Заключение эксперта по делам об автомобильных происшествиях должно базироваться на объективных данных, полученных на основании освидетельствования живого лица, результатов вскрытия трупа, дополнительных исследований с учетом материалов дела.