Повторные судебно-медицинские экспертизы при смертельной транспортной травме за период 2014-2018 гг. по Краснодарскому краю

Зав. ОСЭ Н.А. Гарькуша

По данным Всемирной Организации Здравоохранения, ежегодно в мире в результате дорожно-транспортных происшествий гибнет более 1 млн 200 тыс человек. Ежедневно в мире погибает около 3-х тысяч человек. В России показатель смертности в ДТП самый высокий и за последние 10 лет превысил 300 тысяч.

Лидером по количеству ДТП является Москва, за прошлый год в столице произошло свыше 9 тысяч аварий, Краснодарский край на втором месте – более семи тысяч.

Проведенным количественным анализом работы отдела сложных судебно-медицинских экспертиз за период с 2014 по 2018 годы, можно сказать, что общее число повторных экспертиз и исследований, в рамках назначения комплексных и комиссионных экспертиз при дорожно-транспортной травме в Краснодарском крае, со смертельным исходом тенденции к возрастанию, в количественном отношении, в целом не имеет (слайд №2):

- 2014 – 77 из них со смертельным исходом 28;

- 2015 - 59 и 15 соответственно;

- 2016 - 88 и 22;

- 2017 - 64 и 24;

- 2018 году 88 выполнено все по ДТП из них смертельный исход в 21 случае.



Из всех выполненных комиссионных и комплексных судебно-медицинских экспертиз, с механической травмой, доля дорожно-транспортной травмы, согласно ориентировочным подсчетам, составляет не менее половины всех случаев.

Транспортная травма, как один из видов наиболее тяжелой и распространенной механической травмы, приобретает все большую значимость. В связи с этим, все более часто, правоохранительными органами назначаются комплексные автотехнические и судебно-медицинские экспертизы, в рамках выполнения которых также проводятся медико-криминалистические исследования костей, кожных лоскутов и одежды.

Такой комплексный подход к назначению и выполнению судебной экспертизы, позволяет более точно определить не только характер выявленных повреждений у живых лиц и у трупов, но и с учетом комплексной оценки с характером повреждений на транспортном средстве, одежде потерпевших или погибших, установить:

- расположение последних в автомобиле (мотоцикле и др. транспорте);

- расположение пешеходов по отношению к транспортному средству на дорожном покрытии;

- очередность в получении повреждений при травме в результате воздействия нескольких транспортных средств.

Так, например, исследуя период выполненных судебно-медицинских экспертиз, по повреждениям, полученным в ДТП с 2014 по 2018 год, установлено, что количество назначаемых и выполняемых комплексных судебно-медицинских и авто-технических экспертиз возросло (слайд №1):

2014 год – 3

2015 год – 4

2016 год – 2

2017 год – 2

2018 год - 11



К слову, в уходящем году, ситуация с этим видом экспертиз аналогичная – выполнено 12 комплексных судебно-медицинских и авто-технических экспертиз.

Как показала практика выполнения таких экспертиз, совместно с экспертами автотехниками, установление механизма образования повреждений в условиях ДТП, в салоне автомобиля, или пешехода, или разграничения повреждений, полученных от нескольких транспортных средств, в течении короткого промежутка времени, стало менее затруднительно, даже несмотря на недостатки первичного исследования трупа, о которых, более подробно я изложу далее.

Данный вид травмы, один из самых сложных как для следствия, так и для экспертов, в воспроизведении механизма столкновения транспортного средства с препятствием, либо с иным средством для передвижения (вело, мото и др. наземного транспорта), а также с пешеходом или неподвижным объектом.

Как показывает судебно-медицинская практика, чаще всего это деревья, искусственные ограждения и сооружения. Для поселков не редкими бывают и столкновения с крупными домашними животными, ну и конечно же ДТП с участием транспортных средств специального сельскохозяйственного назначения, таких как трактор, комбайн и даже мотоблок.

Конечно же все вышесказанное в основном относится именно к проведению экспертиз, но в нашей практике сложился и другой вид исследования живых лиц, это по личному обращению, с целью получения выплат от страховых компаний по возмещению утраты трудоспособности, возникшей в результате (временная трудоспособность по б/л) и исходе травмы, полученной в ДТП.

Несмотря на то что, ОСАГО стало обязательным с июля 2003 года, первые обращения граждан для определения процента утраты трудоспособности, в наше экспертное учреждение появились в 2008 году. Наибольшее число таких исследований зафиксировано в 2014-2015 годах, и составило 51 и 44 исследования соответственно, и наименьшее число обращений фиксировалось в остальные годы, отчетного периода.

Однако ситуация в отношении обращений граждан в текущем 2019 году, несколько изменилась, и граждане, изучив более тщательно законодательство в РФ по данному вопросу, стали составлять заявление, на проведение судебно-медицинского исследования, с целью определения, не только характера повреждений в результате ДТП, но и подсчета площади образовавшихся рубцов.

Конечно это связано, с появлением Постановления Правительства РФ от 15 ноября 2012 г. №1164 «Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего», в котором формулировка перечня травм часто отличается от диагнозов, выставленных в медицинских документах, несмотря на одинаковый вид и характер повреждения.

Возвращаясь к дорожно-транспортной травме со смертельным исходом, предлагаю рассмотреть более прицельно повторные (комиссионные и комплексные) судебно-медицинские экспертизы, выполненные в отделе сложных в 2018 году.

Будет рассмотрено 21 «Заключение эксперта», с обращением внимания, на такие моменты как:

1. Повод назначения правоохранительными органами повторной судебно-медицинской экспертизы;

2. Изменение «Заключения эксперта» после первичной судебно-медицинской экспертизы, в части тяжести причиненного вреда здоровью, механизма травмы, причинно-следственной связи между полученными в ДТП повреждениями и наступлением смерти.

Из 21-го «Заключения эксперта», выполненных в рамках назначения повторной судебно-медицинской экспертизы по дорожно-транспортной травме со смертельным исходом, как было сказано выше 11 проведено с участием экспертов автотехников.

Указанные экспертизы, по видам дорожно-транспортной травмы, распределились следующим образом:

Столкновение частей движущегося автомобиля с пешеходом – 11 случаев, в том числе 2 случая от сдавления пешехода между искусственным ограждением и частями автомобиля.

Травма в салоне автомобиля – 7 случаев.

Столкновение автомобиля и велосипедиста – 3 случая. Слайд №3



Из 21-го случая смертельной травмы в ДТП, в 2018 году, причина смерти и соответственно причинно-следственная связь с травой, не была установлена только 1 раз, в связи с отсутствием вскрытия трупа, когда смерть наступила через несколько месяцев после ДТП от заболевания.

В остальных 20-ти случаях смертельной транспортной травмы, в большинстве своем удалось не только установить причину смерти, механизм образования повреждений, но и решить такие важные для следственных органов вопросы как: 1. Местонахождение в а/м, то есть пассажир или водитель; 2. Расположение пешехода по отношению к частям движущегося транспортного средства и первичный контакт с ними в момент столкновения; 3. Определение вида и характера повреждений в результате воздействия от двух транспортных средств, в том числе несовместимых с жизнью.

Одним из важных и серьезных препятствий для решения указанных задач в назначаемой повторной судебно-медицинской экспертизы, по-прежнему являются нарушения порядка и организации проведения экспертизы трупа на первичном этапе, когда экспертом не выполняется полный комплекс мероприятий, заложенный в Приказе №346н, а именно:

- описание одежды и обуви на трупе очень скудное, и ограничено ее перечислением, без указания на наличие, либо отсутствие каких-либо загрязнений (в том числе следов протектора шин, пятен похожих на кровь и др.), повреждений (разрывов, растяжений ткани), следов скольжения на подошве обуви;

- при травме пешехода не измеряется расстояние от имеющихся повреждений до подошвенной поверхности стоп;

- не исследуются в полном объеме повреждения костей черепа и скелета, с указанием линий перелома, их направления, морфологических признаков распространения зон долома и разрыва костной ткани;

- не всегда рассекаются мягкие ткани задней поверхности тела, для установления, возможных внутренних повреждений (гематом, переломов);

- ни в одном из 21-го исследуемого случая смертельной транспортной травмы, за 2018 год, экспертами районных, межрайонных и городских отделений, объекты экспертизы (кости, одежда, обувь) на медико-криминалистическое исследование не направлялись;

- не всегда составляются схемы и фототаблицы повреждений на трупе и одежде;

Так например, из рассматриваемых повторных судебно-медицинских экспертиз транспортной травмы со смертельным исходом, достаточно полное и подробное описание повреждений с составлением схемы и фототаблицы имело место лишь в 5-ти случаях из 21-го.

Причина смерти.

Как было сказано выше, из всех рассматриваемых экспертиз, установить причину смерти не имелось возможности только в 1-м случае.

И вот как выглядит распределение выполненных экспертиз по причинам смерти:

- сочетанная травма (голова, грудь, живот) – 11

- травма головы – 3

- травма груди – 2

- смерть по последствиям травмы (вегетативное состояние, сепсис, ТЭЛа) – 4 Слайд №4

Кроме вышесказанного, также хочу привести данные по выполненным в повторным комиссионным и комплексным судебно-медицинским экспертизам эксгумированных трупов лиц погибших в дорожно-транспортных происшествиях за отчетный период 2014-2018 год.

Так, за указанный период из 46-ти выполненных повторных экспертиз эксгумированных трупов, было выполнено 9 экспертиз эксгумированных трупов со смертельным исходом в результате транспортной травмы.

Что в процентном соотношении составило 19%. Слайд №5



Из указанных выше 9-ти экспертиз эксгумированных трупов, погибших в результате транспортной травмы, большая часть (6 ) являлись пешеходами, и необходимость в проведении такой экспертизы, во всех случаях обусловлена обязательным разграничением таких повреждений как:

- возникшие в результате первичного контакта с транспортом;

- возникшие в результате отбрасывания на дорожное покрытие;

- определение повреждений в случае воздействия частей движущегося транспорта при повторном контакте с другим (вторым) автомобилем;

И конечно же решение вопроса о том, в каком положении находился погибший в момент столкновения как с первым, так и со вторым транспортным средством, с разграничением по тяжести причиненного вреда здоровью.

В случаях с пешеходами, повреждения на транспортном средстве могут быть минимальными, в то время как у погибших, травмы, как правило массивные и обширные, а одежда к моменту назначения повторной судебно-медицинской экспертизы, обычно уже утрачена, что в комплексной оценке и создает затруднение при ответе на вышеуказанные вопросы следственных органов.

Проведенным анализом всех повторных экспертиз, хочу дополнить, что в большинстве случаев причинами назначения повторной комиссионной или комплексной судебно-медицинской экспертизы при смертельной транспортной травме, является не только недостаточная полнота и ясность заключения, но и отсутствие выполнения правоохранительными органами всех следственных действий, в том числе назначения экспертизы одежды и обуви, отсутствие подробного и детального осмотра транспорта с экспертом-автотехником, или назначения авто-технической экспертизы.