

УДК 343.148.63

DOI 10.52452/19931778\_2021\_5\_145

**КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДТП  
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РЕЗУЛЬТАТОВ  
ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ  
И ЗАПИСЕЙ РЕГИСТРАТОРОВ  
ДЛЯ ВЫЯВЛЕНИЯ СЛУЧАЕВ СТРАХОВОГО МОШЕННИЧЕСТВА ПО ОСАГО**

© 2021 г.

*Е.А. Тарасов*

Воронежский государственный технический университет, Воронеж  
Тольяттинский государственный университет, Тольятти

382652@mail.ru

*Поступила в редакцию 18.03.2021*

Целью работы является анализ возможности использования записей регистраторов при производстве транспортно-трасологической экспертизы для проверки достоверности объяснений участников ДТП при моделировании развития ДТП. В рамках исследований применяется метод динамического моделирования механизма дорожно-транспортного происшествия. Результаты исследований свидетельствуют, что с точки зрения обоснованности и объективности транспортно-трасологическая экспертиза и исследование данных регистратора являются оптимальными видами исследования обстоятельств ДТП с возможностью выявить и зафиксировать признаки имитации следов, инсценировки и провоцирования ДТП с целью страхового мошенничества. Делается вывод, что данные с регистраторов автомобилей позволяют динамически отследить развитие событий и сопоставить их с описанием, а по результатам транспортно-трасологической экспертизы можно сделать выводы о соответствии следовой картины механизму развития ДТП.

*Ключевые слова:* ДТП, ОСАГО, имитация ДТП, страховое мошенничество, транспортно-трасологическая экспертиза.

Страховое мошенничество как способ незаконного обогащения за счет получения выплат по ОСАГО создает особые вызовы для специалистов, проводящих проверки по фактам ДТП с целью установления ущерба. Статистика происшествий показывает, что в 2008–2018 гг. произошло структурное изменение массы ДТП. Если в 2008–2010 гг. доля происшествий до 25% в городах-миллионниках была связана с наездами на пешеходов, то в 2014–2018 гг. эта же доля стала принадлежать ДТП со столкновением автомобилей. При этом изменения в законодательстве и порядке оформления ДТП, направленные на упрощение процедур, открыли и некоторые возможности для использования имитации, инсценировки и провоцирования ДТП в качестве метода получения незаконных страховых выплат [1].

Изменился и сам характер «автоподставы» – если до 2010 года основной целью мошенников было создание условий и обстоятельств, при которых можно требовать со второго участника ДТП денежные средства в качестве «компенсации» на месте происшествия, то с 2014 года мотивы мошенничества и цели инсценировок изменились. Они все больше ориентированы на получение страховой выплаты и выполнение ремонта, по сумме затрат превышающего реальный вред, причиненный автомобилю в ДТП [2].

**Возможность сопоставления  
данных регистратора и результатов  
транспортно-трасологической экспертизы**

С появлением приборов объективной фиксации данных (регистраторов) инсценировка, имитация и провоцирование ДТП стали сложнее в исполнении. Данные регистратора и результаты транспортно-трасологической экспертизы могут быть сопоставлены при проведении проверки специалистом страховой компании. Экспертиза с исследованием следовой картины позволяет ответить на несколько групп вопросов [3].

1. Вопросы идентификации – данные следовой картины, позволяющие установить, подтвердить или опровергнуть факт участия в ДТП заявленных в описании (на схеме) транспортных средств.

2. Вопросы отнесения следов и материальных (вещественных) доказательств к транспортным средствам и обстоятельствам рассматриваемого происшествия.

3. Вопросы установления причинно-следственных связей в механизме развития ДТП и сопоставления следовой картины с заявленным (описанным) механизмом в динамике.

Получение ответов на эти вопросы позволяет моделировать картину ДТП с высокой степенью достоверности при условии, что все данные получены объективно, имеют доказательную

силу и не могут быть истолкованы двояко, интерпретированы в зависимости от субъективного убеждения специалиста или его вероятной заинтересованности в получении определенного результата проверки.

Конкретные вопросы, по ответам на которые могут быть сделаны выводы, многочисленны, но есть и типичные, характерные для подавляющего большинства ДТП.

#### *Первая группа вопросов*

Каким видом транспорта оставлены следы на дорожном покрытии?

Установлена ли модель шины, след которой зафиксирован на покрытии?

Установлено ли, что эта шина на момент ДТП использовалась на автомобиле, участвовавшем в ДТП?

Указывают ли следы на транспортных средствах на соударение (иной контакт указанных транспортных средств)?

#### *Вторая группа вопросов*

Являются ли обнаруженные и зафиксированные на месте ДТП фрагменты частей автомобилей принадлежащими данным автомобилям?

Установлена ли связь между зафиксированными обстоятельствами ДТП и появлением повреждений?

#### *Третья группа вопросов*

Имеются ли объективные данные, по которым можно выстроить модель развития ДТП в динамике?

Какие данные транспортно-трассологической экспертизы могут использоваться как информация для построения модели механизма развития ДТП?

Какие данные с регистраторов могут быть использованы для построения модели механизма развития ДТП?

Имеются ли противоречия в результатах транспортной трассологической экспертизы, данных регистраторов и описании картины, предоставленных участниками ДТП?

Отдельно следует рассмотреть вопрос о том, насколько верифицируются полученные с регистраторов данные применительно к конкретному происшествию. При построении модели развития ДТП необходимо учитывать особенности регистраторов и ориентироваться на способность конкретной модели зафиксировать массив объективной и однозначно толкуемой информации [4].

### **Построение модели ДТП на основе комплексного анализа данных транспортно-трассологической экспертизы и информации с регистраторов**

Моделирование картины ДТП крайне важно в случаях, когда просматривается вероятность

инсценировки, имитации следов повреждений, провоцирования происшествия с целью страхового мошенничества. Сценарий фальсифицированного ДТП независимо от глубины проработки содержит моменты, в которых просматриваются несоответствия с фактической картиной. Объективные данные транспортно-трассологической экспертизы и динамическая информация с регистраторов позволяют строить модель по следовой картине, учитывая соответствие событий и следовой картины. Это, в свою очередь, дает возможность сопоставить описание и схемы, предоставленные участниками ДТП, с наиболее вероятным механизмом реализации ДТП [5].

В основе динамического моделирования лежит несколько важных соображений.

1. Следовая картина фиксирует фактический результат состоявшегося ДТП и фактические материальные свидетельства его развития при анализе полученных объективными методами данных.

2. Данные регистратора могут подтвердить или опровергнуть модель развития в целом и по частям за счет возможности динамически восстановить события.

3. При исследовании свидетельств и следов необходимо отказаться от расстановки приоритетов в целом, поскольку доказательства должны рассматриваться в совокупности, а не по признаку соответствия картине, сформированной в силу внутренней убежденности.

4. Критерием ценности свидетельства служит объективность и научная (техническая, технологическая) обоснованность метода, однозначность результата и соответствие критериям, исключающим разночтения и множественность интерпретаций.

С точки зрения методологии, обоснованности и объективности транспортно-трассологическая экспертиза и исследование данных регистратора являются оптимальными видами исследования обстоятельств ДТП с возможностью выявить и зафиксировать признаки имитации следов, инсценировки и провоцирования ДТП с целью страхового мошенничества [6].

### **Выявление признаков инсценировки ДТП при сопоставлении следовой картины и данных с регистраторов**

При комплексном динамическом моделировании механизма ДТП с использованием данных транспортно-трассологической экспертизы и регистраторов можно выявить ряд особенностей. Фальсификация (имитация) следов при инсценировке выражается в несоответствии следов соударения (контакта) заявлению участ-

ника ДТП о масштабе повреждений и ущерба. Например, повреждение силовой части конструкции кузова при скользящем продольном контакте боковыми частями автомобилей маловероятно, что можно подтвердить анализом сколов и задигов на ЛКП, данных о глубине вмятин, сведениями о прочности конструкции от производителя (нагрузки с остаточными деформациями). При наличии регистратора имеется возможность (в зависимости от модели):

- установить время физического контакта по данным о толчке, если прибор имеет такую функцию;

- установить, что происходило в промежуток времени, указанный в объяснениях участников ДТП;

- сравнить данные регистраторов о местоположении автомобилей в момент ДТП;

- проверить данные о скорости и характере движения автомобилей в момент предполагаемого соударения.

Деформация силовой части конструкции кузова может возникнуть при ударах определенной силы и направления, если же на записях, относящихся к ДТП, такой удар не фиксируется, то допускается предположение о фальсификации ДТП для получения повышенной страховой выплаты.

### **Изменения в тактике провоцирования ДТП, связанные с распространением средств объективной фиксации событий (регистраторов)**

Практика показывает, что с распространением средств объективной фиксации характер действий при провоцировании ДТП с целью мошенничества изменился. Например, характерная «подстава» с ударом в заднюю часть кузова практикуется все меньше, поскольку момент провоцирования с некорректным маневром «подрезания» хорошо просматривается на видеозаписи даже с низким разрешением и на приборах с небольшим углом захвата объектива.

Большее распространение получают провокации ДТП, в которых инициатор предпочитает создать условия или картину скользящего или диагонального удара с левой стороны своего автомобиля и ближе к задней части второго автомобиля – в этом секторе запись ведут далеко не все регистрирующие приборы. При исследовании обстоятельств стоит обратить внимание на следующие особенности:

- на автомобиле «подставщика» регистратор не включен, запись удалена, прибор отсутствует или неисправен, демонтирован;

- имеется характерная следовая картина на левой и правой сторонах автомобилей, при этом на провоцирующем ТС повреждения могут оказаться гораздо значительнее, чем на автомобиле второго участника;

- транспортно-трассологическая экспертиза может выявить следы ранее полученных повреждений с применением посторонних предметов, несовпадение профиля повреждений кузова на провоцирующем автомобиле и частей, которые могли оставить следы, на втором автомобиле;

- несовпадение направления взаимного перемещения автомобилей при физическом контакте со следовой картиной на кузове — нехарактерные задиры, вмятины, царапины и сколы в ином направлении.

При возможности изучения записи с регистратора второго автомобиля возможно обнаружение несоответствий картине, описанной в объяснении, например разницы в скорости движения. При моделировании стоит использовать записи, по времени включающие несколько больше событий, чем непосредственно момент ДТП. Это зависит от технических особенностей регистратора. Например, фиксация толчка во время стоянки за полчаса до ДТП может говорить о попытке нанести повреждения посторонним предметом, чтобы впоследствии внести сфальсифицированный след в общую картину повреждений [7].

### **Методы искажения следовой картины ДТП при страховом мошенничестве**

Средства и методы транспортно-трассологической экспертизы позволяют получить и зафиксировать следовую картину с высокой степенью достоверности, при этом крайне важно, чтобы фиксация повреждений проводилась грамотно, доказательно. Некорректные приемы и особенности, искажающие картину следов и вызывающие сомнения в достоверности данных:

- монохроматическая съемка участков повреждений и предоставление монохроматических распечаток снимков с низким разрешением на некачественном бумажном носителе;

- отсутствие масштабирования при съемке, недостаточный захват области вокруг следа, не позволяющий сопоставить визуальную картину повреждения и состояние окружающего покрытия;

- нанесение следов повреждений посторонним предметом с высокими показателями твердости – молотком, напильником, стальной проволокой;

– удаление следов ЛКП с места повреждения, покрытие места повреждения грязью с абразивными свойствами;

– следы ударного воздействия на участок следа, где по общей картине предполагается наличие признаков только продольного, скользящего контакта.

Данные с регистраторов автомобилей позволяют динамически отследить развитие событий и сопоставить их с описанием, а по результатам транспортно-трасологической экспертизы можно сделать выводы о соответствии следовой картины механизму развития ДТП, наличии признаков фальсификации следов, завышения масштаба повреждений, попытки провоцирования ДТП с целью получения страховой выплаты в увеличенном относительно объективных обстоятельств размере. Использование записей регистраторов может расширить возможности проверки достоверности объяснений участников ДТП при моделировании развития ДТП, так как информация, зафиксированная исправным прибором, имеет объективную ценность и может быть верифицирована по техническим признакам.

#### Список литературы

1. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 18.12.2018) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
2. Подставные ДТП для страховой: инсценировка и наказание [Электронный ресурс]. URL: <http://za-kon-auto.ru/dtp/podstavnye-dlya-strahovoj.php> (дата обращения: 15.03.2021).
3. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования). 1998. Вып. 1. ВНИИСЭ. 100 с.
4. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>. (дата обращения: 16.03.2021).
5. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования). 1988. Вып. 2. ВНИИСЭ. 120 с.
6. Байэтт Р., Уотс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М.: Транспорт, 1978. 288 с.
7. Методическое пособие для экспертов, следователей и судей «Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях» (диагностические исследования). Часть 1, 2. М.: ИЦ ИПК РФЦСЭ, 2006.

#### COMPREHENSIVE ANALYSIS OF THE CIRCUMSTANCES OF AN ACCIDENT USING THE RESULTS OF TRANSPORT AND TRACOLOGICAL EXPERTISE AND RECORDS OF REGISTRARS TO IDENTIFY CASES OF INSURANCE FRAUD UNDER CTP

*E.A. Tarasov*

The purpose of the work is to analyze the possibility of using the records of registrars in the production of transport and tracological expertise to verify the reliability of the explanations of the participants in the accident when modeling the development of the accident. In the framework of the research, the method of dynamic modeling of the mechanism of a road accident is used. The results of the research show that from the point of view of validity and objectivity, the transport and tracological examination and the study of the registrar's data are the optimal types of investigation of the circumstances of an accident with the ability to identify and record signs of imitation of traces, staging and provoking an accident for the purpose of insurance fraud. It is concluded that the data from the car recorders allow you to dynamically track the development of events and compare them with the description, and according to the results of the transport and tracological examination, you can draw conclusions about the compliance of the trace pattern with the mechanism of the development of an accident.

*Keywords:* road accidents, CTP, simulation of road accidents, insurance fraud, transport and tracological expertise.

#### References

1. Federal Law № 40-FL of 25.04.2002 (as amended on 18.12.2018) «On compulsory insurance of civil liability of vehicle owners».
2. Fake accidents for the insurance company: staging and punishment [Electronic resource]. URL: <http://za-kon-auto.ru/dtp/podstavnye-dlya-strahovoj.php>. (Date of access: 15.03.2021).
3. Transport and tracological expertise in cases of road accidents (diagnostic studies). 1998. Issue 1. VNIISE. 100 p.
4. Indicators of the state of road safety [Electronic resource]. URL: <http://stat.gibdd.ru>. (Date of access: 16.03.2021).
5. Transport and tracological expertise in cases of road accidents (diagnostic studies). 1988. Issue 2. VNIISE. 120 p.
6. Byatt R., Watts R. Investigation of road accidents. M.: Transport. 1978. 288 p.
7. Methodological guide for experts, investigators and judges «Transport and tracological expertise in cases of road accidents» (diagnostic studies). Part 1, 2. M.: IC IPK RFTSSE, 2006.