

Техника и технология транспорта: научный Интернет-журнал <http://www.transport-kgasu.ru>
2019. № S13 http://transport-kgasu.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=10&Itemid=2
URL статьи: <http://transport-kgasu.ru/files/N13-59RTS19.pdf>
Статья опубликована 09.09.2019

Ссылка для цитирования этой статьи:

Комаров Д.Ю., Жирков Р.А., Комаров Ю.Я., Ганзин С.В. Выявление случаев страхового мошенничества при расследовании дорожно-транспортных происшествий // Техника и технология транспорта. 2019. № S13. С. 59. URL: <http://transport-kgasu.ru/files/N13-59RTS19.pdf>

УДК 368

ВЫЯВЛЕНИЕ СЛУЧАЕВ СТРАХОВОГО МОШЕННИЧЕСТВА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Комаров Д.Ю.¹, Жирков Р.А.², Комаров Ю.Я.³, Ганзин С.В.³

¹ ООО "Сахалинская Энергетическая Инвестиционная Компания" ("Сахалин Энерджи"),
г. Южно-Сахалинск, Россия

² Центр безопасности дорожного движения и оценки, г. Волгоград, Россия
³ Волгоградский Государственный технический университет, г. Волгоград, Россия

Аннотация

Ежегодный рост страховых выплат по обязательному страхованию автогражданской ответственности (ОСАГО) на 10...15 % связан не только с общим ростом аварийности на российских дорогах, тяжестью последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП), но и с участвовавшими случаями страхового мошенничества, особенно после введения процедуры упрощенного оформления ДТП с помощью европротоколов и увеличения лимита выплат. В статье рассмотрены основные виды страхового мошенничества, в том числе - инсценировка страховых случаев. Для решения вопроса о соответствии повреждения на транспортном средстве заявленному механизму развития происшествия, предлагаются графоаналитический метод экспертного исследования и параметры сравнения механизма следообразования повреждений и механизма развития заявленного происшествия.

Ключевые слова: страхование, ДТП, экспертное исследование, ОСАГО.

Введение

Анализ выплат по полисам ОСАГО крупнейших страховых компаний, работающих на российском рынке свидетельствует о ежегодном росте страховых выплат на 10...15 %. Значительный рост страховых выплат связан не только с общим ростом аварийности на российских дорогах, тяжестью последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП), но и с участвовавшими случаями страхового мошенничества [1].

Данная проблема в России стала весьма актуальной после введения процедуры упрощенного оформления ДТП без участия сотрудников ГИБДД с помощью европротоколов и увеличения лимита выплат. Значительный интерес среди мошенников вызывают такие виды автострахования, как страхование транспортных средств (КАСКО) и добровольное страхование автогражданской ответственности (ДОСАГО). Поэтому для страховых компаний не важно, каким образом была предотвращена незаконная выплата: страхователь самостоятельно забрал свое заявление о выплате, данная проблема решилась с помощью правоохранительных органов или в судебном порядке.

1. Постановка вопроса

Способов страхового мошенничества с каждым годом становится все больше и больше, причем мошенники становятся все более изощренными [2, 3, 4, 5]. Вот только основные виды страхового мошенничества, которые используют страхователи:

1) Заявленная страховая сумма превышает действительную стоимость объекта страхования, чтобы получить страховое возмещение выше действительной стоимости

имущества.

2) Превращение незастрахованных убытков в застрахованные. Этот вид мошенничества характерен тем, что договор страхования заключается уже после свершившегося страхового случая. Страхователь выступает в роли злоумышленника. Типичным примером может служить поджог, как способ поправить свои финансовые дела.

3) Инсценировка страховых случаев. Суть этого обмана заключается в том, что страхователь подает претензию на убытки, которых не было вообще.

Один из самых распространенных способов мошенничества в автостраховании – инсценировка ДТП. Поврежденные автомобили расставляют в специально выбранном месте, после чего происходит фиксация вымышленного происшествия на фотоаппараты и бумагу. Еще один способ – инсценировка ДТП без расстановки автомобилей на месте происшествия. И в первом, и во втором случае автомобили уже имеют повреждения, которые были получены ранее в других дорожно-транспортных происшествиях.

Одним из доказательств по делам о мошенничестве в автостраховании является заключение комплексной автотехнической и транспортно-трасологической экспертизы. Как правило, перед экспертом (специалистом) ставится главная задача - проанализировать и сравнить механизм следообразования повреждений транспортного средства с механизмом развития ДТП и подтвердить или опровергнуть факт контактно-следового взаимодействия транспортных средств. Вопрос, стоящий перед экспертом, в таком случае звучит следующим образом: соответствует ли с технической точки зрения механизм следообразования повреждений транспортных средств механизму развития заявленного ДТП (схеме ДТП и показаниям участников ДТП) [6, 7]?

2. Графоаналитический метод экспертного исследования

Взаимодействием объектов считается связанный с событием ДТП процесс воздействия одного объекта на другой (другие), в результате которого формируются следы, содержащие отображение свойств участвовавших во взаимодействии объектов и механизма самого взаимодействия. На контактирующих поверхностях автомобилей должны отобразиться парные группы повреждений – следовые пары, соответствующие друг-другу по высоте, направлению, локализации на поверхности транспортного средства и иметь общие морфологические признаки. Следы должны представлять собой единое целое повреждение. Поэтому в первую очередь эксперту (специалисту) необходимо определить возможный характер повреждений транспортных средств с помощью механизма развития заявленного происшествия [8].

Для решения вопроса о соответствии повреждения на транспортном средстве заявленному механизму развития происшествия, предлагается следующий графоаналитический метод экспертного исследования.

На первом этапе необходимо классифицировать столкновение автомобилей по направлению движения, по характеру взаимного сближения, по относительному расположению продольных осей и по характеру взаимодействия при ударе. Определить между какими частями транспортных средств был первоначальный контакт. Для наглядной демонстрации места (диапазона высот) наиболее вероятной локализации повреждений автомобилей, эксперту необходимо произвести масштабное, либо натурное сопоставление автомобилей по высоте и найти предполагаемую высоту расположения контактирующих поверхностей на транспортных средствах. На основе проведенного анализа можно определить характер и вид наиболее вероятных повреждений транспортных средств, а также установить высоту (границы высот) и направление действия деформирующей силы [6, 7, 9].

Далее эксперту необходимо рассматривать каждый объект (транспортное средство, либо недвижимое препятствие), участвующий в ДТП, отдельно. Важно разделить следы на первичные, т.е. возникшие в процессе первого, начального контакта объектов между собой и последующие (вторичные), появившиеся в процессе дальнейшего смещения и деформации вступивших в следовое взаимодействие объектов, а также образовавшихся в процессе перераспределения энергии удара между силовыми деталями кузова и наружными панелями. При этом, первичные следы являются наиболее информативными и позволяют определить парные группы контактирующих поверхностей [7, 9, 10].

Предлагается использовать следующие параметры сравнения механизма слеодообразования повреждений и механизма развития заявленного происшествия:

- характер следов (статический, динамический, объемный, поверхностный);
- наличие (отсутствие) приложения нескольких деформирующих сил;
- направление действия деформирующей силы со стороны слеодообразующего объекта (определить соответствует ли направление образования повреждений, первоначальному направлению движения транспортных средств);
- идентичность повреждений (наличие парных групп повреждений на следовоспринимающей и слеодообразующей поверхностях), совпадение высоты расположения парных групп повреждений;
- наличие (отсутствие) прерывания по длине (для динамических повреждений);
- наличие (отсутствие) характерных следов (пробоев материала, отпечатков номера госрегистрации, отпечатков рисунка протектора шин и т.п.).

Сравнительный анализ механизма слеодообразования первичных следов и механизма развития ДТП должен показать или опровергнуть наличие сходств по характеру и виду повреждений, высоте и направлению действия деформирующей силы. Если какой-либо из ключевых параметров сравнения различны, то можно сделать вывод о невозможности контактно-следового взаимодействия двух объектов при данных обстоятельствах.

Частным случаем опровержения контактно-следового взаимодействия является наличие зафиксированных на транспортных средствах повреждений, разных по характеру и направлению образования, т.е. на автомобилях существуют зоны повреждений с различными признаками слеодообразования. Повреждения не идентичны между собой и не представляют из себя единый отпечаток контактно-следового взаимодействия, образованный одномоментно единым механизмом, а, следовательно, были образованы разными деформирующими силами при разных обстоятельствах.

Дополнением к транспортно-трасологической экспертизе является автотехническая экспертиза. При проведении автотехнической экспертизы эксперт, определив угол между продольными осями транспортных средств в момент столкновения (согласно транспортно-трасологическому исследованию), может:

- определить возможность перемещения объектов после столкновения в положения, в которых они зафиксированы на схеме ДТП;
- определить скорости движения автомобилей и сравнить их с заявленными водителями транспортных средств в своих объяснениях [11, 12];
- опровергнуть или подтвердить соответствие показаний, изложенных в объяснениях водителей транспортных средств, реальному механизму развития происшествия [7, 13, 14].

Общий вывод по результатам проведенной экспертизы о наличии или невозможности контактно-следового взаимодействия транспортных средств может быть определенным, если установлена одна конкретная модель слеодообразования. Также он может быть альтернативным с указанием двух и более равновероятных моделей и объяснением причин этого. Альтернативный вывод делают при возможности вычленения разных групп повреждений на транспортном средстве и указаний, что механизм слеодообразования повреждений одной группы не противоречит механизму развития заявленного происшествия, а механизм слеодообразования повреждений второй группы не соответствует механизму развития заявленного ДТП [7, 15].

3. Применение разработанной методики

В качестве примера рассмотрим материалы ДТП, переданные на исследование одной из страховых компаний. Согласно материалам дела, водитель А., управляя автомобилем Daewoo Espero, двигался по улице с односторонним движением в левом крайнем ряду. В попутном направлении в среднем ряду двигался автомобиль ГАЗ-33021 под управлением водителя Б. На пересечении улиц водитель автомобиля ГАЗ-33021 стал совершать маневр «левый поворот». При этом произошло столкновение транспортных средств.

В результате ДТП автомобиль Daewoo Espero получил повреждения в передней части. Характер и величина повреждений показана на рис. 1. Автомобиль ГАЗ-33021 получил повреждения в виде деформации защиты заднего левого колеса и левого заднего диска

(фотографии с повреждениями на исследование представлены не были). На рис. 2 показана реконструированная масштабная схема ДТП.



Рис. 1. Характер повреждений автомобиля Daewoo Espero

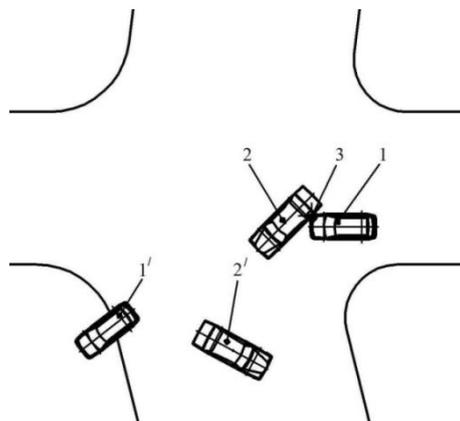


Рис. 2. Реконструированная масштабная схема ДТП:

1 – положение автомобиля Daewoo Espero в момент столкновения; 1' – положение автомобиля Daewoo Espero после столкновения; 2 – положение автомобиля ГАЗ-33021 в момент столкновения; 2' – положение автомобиля ГАЗ-33021 после столкновения; 3 – место столкновения

Вопрос к экспертам: соответствует ли с технической точки зрения механизм слеодообразования повреждений автомобиля Daewoo Espero механизму развития заявленного ДТП?

Для ответа на поставленный вопрос с технической точки зрения необходимо проанализировать и сравнить механизм слеодообразования повреждений транспортных средств с механизмом развития ДТП. Под механизмом происшествия в общем случае понимается процесс возникновения опасной ситуации и процесс развития аварийной ситуации до момента, когда наступление вредных последствий прекращается.

Таким образом, анализируемое столкновение автомобилей можно классифицировать как продольное (по направлению движения), попутное (по характеру взаимного сближения), косое (по относительному расположению продольных осей) и блокирующее (по характеру взаимодействия при ударе). Первоначально в контакт вошли левая задняя часть автомобиля ГАЗ-33021 с передней правой частью автомобиля Daewoo Espero. При данном механизме взаимодействия автомобилей в процессе ДТП в передней части автомобиля Daewoo Espero преимущественно с правой стороны должны образоваться объемные и динамические следы в виде смятия металла. Данные повреждения должны представлять собой единое целое повреждение. Деформирующая сила действовала в направлении преимущественно "спереди-назад" и "справа-налево" относительно продольной оси автомобиля.

Для наглядной демонстрации места (диапазона высот) наиболее вероятной локализации повреждений автомобилей, произведем масштабное сопоставление автомобилей на рис. 3 по высоте. Области контакта, локализация повреждений на данном рисунке указаны как наиболее вероятные, исходя из обстоятельств заявленного ДТП и геометрических параметров автомобилей – участников. Красной линией выделена область контакта (диапазон высот, в который попадают наиболее выступающие элементы автомобилей) на левом борту в задней части автомобиля ГАЗ-33021 с передней правой частью автомобиля Daewoo Espero. Предположительная локализация повреждений должна располагаться на высоте 0,65 м над уровнем опорной поверхности. При этом на контактирующих поверхностях автомобилей должны отобразиться парные группы повреждений – следовые пары, соответствующие друг-другу по высоте, направлению, локализации на поверхностях транспортных средств и иметь общие морфологические признаки.

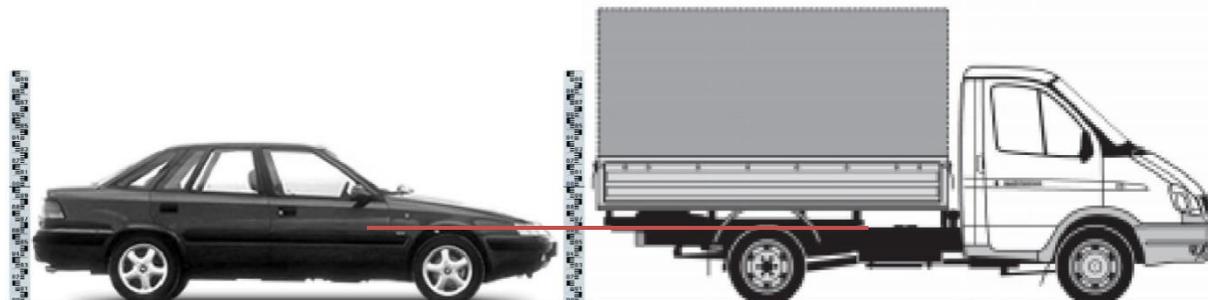


Рис. 3. Масштабное сопоставление автомобилей Daewoo Espero и ГАЗ-33021 по высоте

Исходя из масштабного сопоставления повреждений транспортных средств по высоте, номенклатуры поврежденных элементов транспортных средств в заявленном ДТП и обстоятельств заявленного ДТП, следует что на автомобиле Daewoo Espero должны образоваться следующие повреждения:

| | |
|---|--|
| <i>Локализация повреждений.....</i> | передняя часть автомобиля преимущественно с правой стороны; |
| <i>Характер повреждений.....</i> | объемные и динамические; |
| <i>Вид повреждений.....</i> | в виде смятия металла; |
| <i>Высота расположения повреждений.....</i> | 0,65 м; |
| <i>Направление действия деформирующей силы.....</i> | преимущественно "спереди-назад" и "справа-налево" относительно продольной оси автомобиля; |
| <i>Отличительные особенности..</i> | Данные повреждения должны представлять собой единое целое повреждение, быть идентичны друг другу. Нанесены одновременно от одного слеодообразующего объекта. Следы должны представлять собой единое целое повреждение. |

Проведём анализ механизма слеодообразования повреждений автомобилей и его соответствие механизму развития ДТП, вытекающему из административного материала. Анализ повреждений автомобилей проводился по фототаблицам, переданными на цифровом носителе.

При анализе повреждений автомобиля Daewoo Espero было выявлено, что крышка капота оказалась деформированной на угол около 90°, причем линия изгиба крышки капота проходит по линии, перпендикулярной продольной оси автомобиля. Передняя панель радиатора и сам радиатор, как с левой, так и с правой стороны, оказались равномерно прижатыми к двигателю. Деформирующая сила со стороны слеодообразующего объекта проходила строго "спереди назад" относительно продольной оси автомобиля. Подобные повреждения характерны повреждениям, получаемым при блокирующем столкновении. Характерные следы: потертости черного цвета на деформированной части крышки капота и переднем бампере в виде концентрических окружностей с диаметром внешней окружности примерно 0,8 м (см. рис. 1).

Таким образом, характеризуя в целом деформации передней части автомобиля Daewoo Espero, можно отметить преобладающий характер контактирования со слеодообразующим объектом: блокирующее столкновение с направлением деформирующей силы строго "спереди-назад" относительно продольной оси автомобиля со стороны слеодообразующего объекта, имеющего форму окружности около 0,8 м.

Сравнительный анализ признаков, характеризующих принадлежность повреждений исследуемого автомобиля механизму заявленного события, представлен в табл. 1.

Таблица 1

Сравнительная таблица механизма слеодообразования повреждений
автомобиля Daewoo Espero и механизма развития ДТП

| Параметр сравнения | Механизм слеодообразования повреждений автомобиля Daewoo Espero | Механизм развития дорожно-транспортного происшествия | Соответствует или не соответствует (вывод) |
|--|---|---|--|
| Характер следов | объемный и статический | объемный и динамический | Не соответствует |
| Приложение нескольких деформирующих сил | нет | нет | Соответствует |
| Направление действия деформирующей силы со стороны слеодообразующего объекта | строго “спереди-назад” относительно продольной оси автомобиля | “сзади-вперед” и “справа-налево” относительно продольной оси автомобиля | Не соответствует |
| Идентичность повреждений | Да | Да | Соответствует |
| Высота расположения | 0,35-0,85 м | 0,5-0,7 м | Не соответствует |
| Прерывание по длине | Нет | Нет | Соответствует |
| Характерный след | Диаметр окружности 0,8 м | Диаметр колеса 0,65 м | Не соответствует |

На основании анализа материалов, переданных на исследование, можно сделать вполне однозначный вывод, что с технической точки зрения механизм слеодообразования повреждений автомобиля Daewoo Espero не соответствует механизму развития заявленного ДТП, т.е. указанные повреждения не могли быть получены при заявленных обстоятельствах.

Заключение

При расследовании дорожно-транспортных происшествий с признаками страхового мошенничества необходимо получить ответ на вопрос, могли ли быть получены повреждения исследуемого автомобиля в заявленном ДТП. Для этого следует оценить с технической точки зрения параметры механизма слеодообразования повреждений автомобиля и их соответствие параметрам реального механизма развития заявленного ДТП, например: по характеру следов, воздействию одной или нескольких деформирующих сил, направлению действия деформирующей силы со стороны слеодообразующего объекта, идентичности повреждений, высоте расположения повреждений, целостности по длине следов, характерности следов. В случае несоответствия хотя бы одного из оцениваемых параметров делается вывод, что повреждения исследуемого автомобиля не могли быть получены в заявленном ДТП.

Список библиографических ссылок

1. Жирков Р.А., Комаров Д.Ю. Перспективы взаимодействия страховых компаний с вузами в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Изв. ВолгГТУ. Серия «Наземные транспортные системы». Вып. 3 :межвуз. сб. науч. ст. / ВолгГТУ. – Волгоград, 2010. - № 10. С. 139-140.
2. Viaene, Stijn, et al. "A Comparison of State-of-the-Art Classification Techniques for Expert Automobile Insurance Claim Fraud Detection." The Journal of Risk and Insurance. 69.3 (2002): 373-421.
3. Bolton, Richard J. and David J. Hand. "Statistical Fraud Detection: A Review." Statistical Science. 17.3 (2002): 235-249.

4. Insurance Information Institute. "Insurance Fraud." Insurance Information Institute. 1 December 2007.
5. Derrig, Richard A. "Insurance Fraud." *The Journal of Risk and Insurance*. 69.3 (2002): 271-287.
6. Евтюков, С. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: справочник / С. А. Евтюков, Я. В. Васильев. – СПб.: Изд-во ДНК, 2006. – 536 с.
7. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий в примерах и задачах: учебное пособие для вузов / Ю. Я. Комаров, С. В. Ганзин, Р. А. Жирков и др.; Под общей редакцией Ю. Я. Комарова и Н. К. Клепика. – М.: Горячая линия - Телеком, 2012. – 290 с.
8. Белозерова И.И. Механизм следообразования как один из элементов криминалистической характеристики мошенничества в сфере страхования // Черные дыры в Российском законодательстве. – 2010. - № 6. – С. 129-131.
9. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Диагностические исследования: метод. пособие для экспертов, следователей и судей. – Вып. 1. – М.: ВНИИСЭ, 1998.
10. Комаров Ю.Я., Клепик Н.К., Кирейчев В.А., Тихомиров С.И. Техническое состояние автомобиля и его влияние на выводы автотехнической экспертизы / Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 14. – М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. – С. 81-88.
11. Комаров Ю.Я., Волчков В.М., Лемешкин А.В., Федотов В.Н. Модель для экспертной оценки дорожно-транспортных происшествий / Вестник транспорта. № 9, 2008
12. Технические экспертизы на транспорте: учеб. пособие для вузов / Комаров Ю.Я., Зотов Н.М., Федотов В.Н. и др.; Под общей редакцией Ю. Я. Комарова и Н. М. Зотова. - ВолгГТУ. – Волгоград, 2009. – 300 с.
13. Иларионов В. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – М.: Транспорт, 1989.
14. Комаров Ю.Я., Тихомиров С.И. Факторы, повышающие эффективность автотехнической экспертизы / Транспорт Российской Федерации. – 2015. – спец. выпуск.
15. Комаров Ю.Я., Клепик Н.К., Кирейчев В.А., Тихомиров С.И. К вопросу о достоверности выводов автотехнической экспертизы / Адвокатская практика. – 2013, - № 4.

DETECTION OF INSURANCE FRAUD IN THE INVESTIGATION OF ROAD ACCIDENTS

Komarov D. Yu.¹, Zhirkov R.A.², Komarov Y.Yi.³, Ganzin S.V.³

¹ Sakhalin Energy Investment Company Ltd. (Sakhalin Energy), Yuzhno-Sakhalinsk, Russia

² Center for road safety and assessment, Volgograd, Russia

³ Volgograd State technical University, Volgograd, Russia

Abstract

The annual growth of insurance payments on compulsory insurance of civil liability (OSAGO) for 10...15% is associated not only with the overall growth of accidents on Russian roads, the severity of the consequences of road traffic accidents (RTA), but with the increasing cases of insurance fraud, particularly after the introduction of the procedure of simplified registration of road accident with evroprotokolov and increase the payout limit. The article deals with the main types of insurance fraud, including the staging of insurance cases. To solve the question of damage to the vehicle stated the mechanism of the development of the incident, offered graphic-analytical method of expert research and comparison parameters of the mechanism sledoobrazovaniya damage and mechanism of development of the reported incident.

Keywords: insurance, accident, expert research, OSAGO.