

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.98.065

© **Беляев Михаил Вячеславович**

— кандидат юридических наук, доцент
кафедры оружейведения и трасологии Московского
университета МВД России имени В. Я. Кикотя
belyaev1975@mail.ru

К вопросу о диагностических транспортно-трасологических исследованиях по страховым делам

Аннотация. В статье рассматриваются возможности диагностических транспортно-трасологических экспертиз при установлении вопросов, связанных с контактным взаимодействием транспортных средств. Изложены вопросы, решаемые данным исследованием, методические аспекты их решения, одним из которых является метод моделирования механизма столкновения. В качестве примера подробно представлены возможности масштабно-схематического моделирования столкновения и сопоставления повреждений. Данный способ положительно себя зарекомендовал по страховым делам.

Ключевые слова: факт контактного взаимодействия; масштабно-схематическое моделирование столкновения; установление обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; взаиморасположение автомобилей; информационно-справочные данные об автомобиле; мошенничество в сфере страхования.

© **Mikhail V. Belyaev**

— Candidate of Law, associate professor of the department of weapons science and traceology of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation named after V.Y. Kikot

On the issue of the diagnostic vehicle trace expertise in the insurance cases

Abstract. The current paper has considered the possibilities of the diagnostic vehicle trace expertise when solving the problems related to contact interaction of vehicles (road accidents). There have been considered the methodological aspects of the solved problems, one of which is the method of

the road accident modeling. As an example, there have been presented the capabilities of the scale-up road accident modeling and damage matching in detail. This method has proven itself in the insurance cases.

Keywords: fact of contact interaction; scale-up road accident modeling; identification of the road accident circumstances; position of vehicles; information and reference data about a vehicle; insurance fraud.

По итогам всего 2019 г. Российский авторынок составил 1 млн 759 тыс. транспортных средств [<https://www.autostat.ru/analytics/42460/> © Автостат (дата обращения: 18 октября 2020 г.)]. В связи с этим обеспечение безопасности движения — одна из наиболее острых и актуальных проблем нашего времени, так как на дорогах гибнут и получают телесные повреждения тысячи людей.

В настоящее время по гражданским и уголовным делам о мошенничестве в сфере страхования автомобилей все чаще рассматриваются обстоятельства дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП). Преступники используют «подставные» машины с уже имеющимися повреждениями и разрабатывают концепцию столкновения обоих транспортных средств (далее — ТС), после чего заявляется страховой случай. В таких ситуациях при трасологическом исследовании успешно применяется методика диагностических и идентификационных трасологических исследований.

Необходимо отметить, что при анализе повреждений ТС правильно применять понятие «установление факта контактного взаимодействия». Как известно решение данного вопроса подразумевает реализацию идентификационной задачи — участие конкретных экземпляров ТС в контактном взаимодействии. Однако, по нашему мнению, при установлении факта контактного взаимодействия решаются и диагностические задачи. Несомненно, что решение данного вопроса, с точки зрения объективности и полноты исследования, возможно при комплексной оценке обстоятельств ДТП такими специалистами, как трасолог, автотехник, материаловед, судебный медик и др. [1, стр. 157]. При этом, как свидетельствует практический экспертный опыт, возможно решение данной задачи исключительно методическими аспектами трасологического исследования.

Хотелось бы несколько дифференцировать решение данной задачи на две категории — идентификационную и диагностическую. В рамках данной статьи не имеет смысла углубляться в теоретические аспекты диагностики и идентификации. В конечном счете, все зависит от вопроса, который ставится перед экспертом. Изучением гражданских дел за 2019—2020 гг. Нагатинского районного суда г. Москвы установлено, что вопросы, которые преобладают в постановлениях, содержат диагностический характер:

— все ли имеющиеся повреждения автомобиля Тойота, указанные в акте осмотра и справке ДТП, могли образоваться в результате ДТП, имевшего место 17 июня 2019 г.;

— могли ли быть получены повреждения, зафиксированные в акте осмотра ООО «Реал Эксперт» и в постановлении об отказе в возбуждении уголовного дела от 22 марта 2019 г. при заявленных истцом обстоятельствах, в результате падения наледи с крыши дома по адресу: г. Москва, ул. Б. Якиманка, д. 25;

— являются ли заявленные истцом повреждения ТС БМВ 528i следствием полученных в результате ДТП от 30 декабря 2019 г. или иных событий?

Гораздо реже встречаются вопросы идентификационного характера: какие именно повреждения получил автомобиль истца в результате ДТП от 24 мая 2020 г.?

Стоит обратить внимание, что в большинстве случаев суду требуется установить соотносимость (сопоставимость) характера повреждений на исследуемых ТС обстоятельствам гражданского дела.

Известно, что предметом диагностических транспортно-трасологических исследований являются фактические данные, позволяющие определить свойства и механизм события, на основе анализа закономерностей отображения признаков транспортного средства в следах вещной обстановки в целях установления обстоятельств ДТП [3, стр. 10].

Следует отметить, что в процессе диагностирования сопоставляются признаки и комплексы признаков изучаемого объекта или явления с комплексами признаков аналогичных, сходных явлений или объектов. Цель такого сопоставления — выявить максимальное сходство изучаемого явления с известным ранее и установить его различие с иными явлениями, даже если отдельные их признаки и будут совпадать между собой. В конечном счете все установленные особенности образования повреждения сопоставляются с обстоятельствами, изложенными в деле.

Стоит обратить внимание, что процесс столкновения автомобилей является сложным, многоаспектным действием. При столкновении ТС векторы их равнодействующих сил возможно определить приблизительно, опираясь на деформации частей ТС на участке контакта и направления разворота ТС после удара. Отклонение равнодействующей силы в горизонтальном направлении возможно при скользящем ударе, когда не происходит полного разрушения контактировавших частей. После удара направление разворота транспортного средства будет зависеть от величины этого отклонения. Однако при угловых и эксцентричных ударах транспортные средства успевают развернуться на определенный угол. Когда глубина взаимного внедрения велика, но необходимо установить угол взаимного расположения ТС, следует внести поправку, исходя из сообщенной ТС угловой скорости, которая может быть

определена по его развороту после удара. Стоит отметить, что важную роль при образовании деформаций оказывает скорость сближения ТС: чем она выше, тем сильнее как общая деформация корпуса, так и деформации частей ТС, непосредственно контактировавших при столкновении. Также повреждения ТС при столкновении зависят от прочности и жесткости контактировавших частей и их взаимного расположения.

Напомним, что Н. П. Майлис выделяет следующие виды объектов, транспортно-трасологической экспертизы: следы, возникающие при ДТП; отдельные части и детали, обнаруженные на месте происшествия; транспортное средство и следы на нем; одежда (обувь) потерпевшего; фотографические снимки, выполненные по правилам судебной фотографии; протокол осмотра места происшествия, образцы следов шин [2, стр. 207].

По нашему мнению, в отдельную категорию объектов следует отнести информационно-справочные данные об автомобиле. Поскольку при исследовании частей ТС и повреждений на них требуется значительный объем справочных материалов производителей ТС (в виде каталогов или электронно-поисковых систем производителей, схем габаритов и размеров ТС и пр.).

Для решения всех перечисленных диагностических задач необходимо рассмотреть способы решения задач по установлению механизма ДТП. В зависимости от применяемых методов познания выделяют следующие способы:

1) эмпирический. Эксперт на основе накопленного личного опыта и имеющихся справочно-методических разработок, специализируясь по этому направлению деятельности, решает ряд диагностических задач;

2) физико-математический. При решении диагностических задач не всегда достаточно исследовать механизм следообразования, для решения ряда вопросов, например, по определению взаиморасположения автомобилей в момент первоначального контакта по углам отклонения повреждений с применением простейших формул. Данный способ может успешно осуществляется не только автотехником, но и экспертом-трасологом;

3) материальная реконструкция (моделирование), которая в свою очередь подразделяется на макетную и натурную реконструкцию. В последнее время данному способу придают большое значение при диагностировании следов повреждений ТС.

Макетная реконструкция производится с помощью специально изготовленных макетов, на которых условно обозначена в масштабе дорожная обстановка. При макетировании ТС заменяются миниатюрными моделями, которые свободно перемещаются по условно обозначенному дорожному покрытию.

Натурная реконструкция может быть проведена как с помощью участвовавших в происшествии ТС, так и с помощью других ТС

аналогичных моделей. Проведение натурной реконструкции с использованием ТС имеет ряд преимуществ:

- оно способствует как решению отдельных вопросов, касающихся механизма ДТП, так и установлению всего механизма в целом;
- является наглядной иллюстрацией происшествия;
- позволяет провести экспертный эксперимент (в случае необходимости).

Однако следует обратить внимание, что при проведении натурной реконструкции имеются несколько существенных недостатков:

- не всегда имеется возможность присутствия обоих ТС по ряду причин;
- натурная реконструкция требует больших временных и организационных затрат.

В связи с этим хотелось бы отметить актуальность способа масштабного схематического моделирования, т.е. когда сопоставляются не модели, а их масштабированные плоскостные или объемные изображения. Для этого схематичные начертания (чертежи) исследуемых ТС приводятся в один масштаб и располагаются предполагаемыми контактировавшими элементами кузова. С учетом установленных (зафиксированных) повреждений, расположения машин согласно план-схеме, следов торможения, расположения повреждений относительно опорной поверхности и пр., возможно подтвердить или не опровергнуть заявленное обстоятельство ДТП.

Данный подход распространен при проведении транспортно-трассологических исследований в гражданских делах, связанных с страховыми случаями. Прежде всего применение данного способа обусловлено Положением о единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства (утверждено Банком России 19 сентября 2014 г. № 432-П). Согласно п. 2.3 Положения «в случае невозможности натурального сопоставления строится графическая модель столкновения транспортных средств с использованием данных о транспортных средствах и их повреждениях из документов о дорожно-транспортном происшествии, имеющихся фотографий или чертежей транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ».

Зачастую отсутствие зафиксированных повреждений одного из автомобилей (как правило, со стороны ответчика, т.е. виновника ДТП), отсутствие возможности проведения натурального моделирования обуславливают применять данный вид анализа и успешно.

При современных возможностях интернет-ресурсов, где имеется информация и справочные материалы о габаритных размерах исследуемых ТС, возможно получить качественные схематичные иллюстрации. Полученные изображения приводятся в одноименный

масштаб от 1:30 до 1:100. При помощи простейших графических или текстовых редакторов копии исследуемых ТС располагаются согласно исходным данным обстоятельств дела. И устанавливается причинно-следственная связь и сопоставимость повреждений между собой. Стоит обратить внимание на то, что в интернете имеются специализированные сайты, на которых возможно приобрести 3D-графические модели, выполненные с точным соответствием оригиналам моделей ТС по размерам и конструкции [4, стр. 78—83]. В частности, сайт «www.ccvision.de» может предоставить эксперту такую возможность.

В качестве примера возможно привести одно из транспортно-трасологических исследований с применением масштабно-схематического моделирования.

По гражданскому делу были представлены исходные данные: автомобиль Ситроен «С4», располагаясь неподвижно на перекрестке, получил удар в заднюю часть от автомобиля ВАЗ 2121 (Нива), его передними выступающими элементами кузова. У автомобиля Ситроен «С4» поврежден задний бампер, усилитель бампера, задняя дверь, правое заднее крыло. На исследование представлены схема ДТП и повреждения Ситроен «С4» в виде фотографий, фотографии повреждений ВАЗ 2121 отсутствовали. Из материалов дела и согласно схеме ДТП установлено, что столкновение было продольное, блокирующее под углом приближенным к 0—5° (рис. 1).

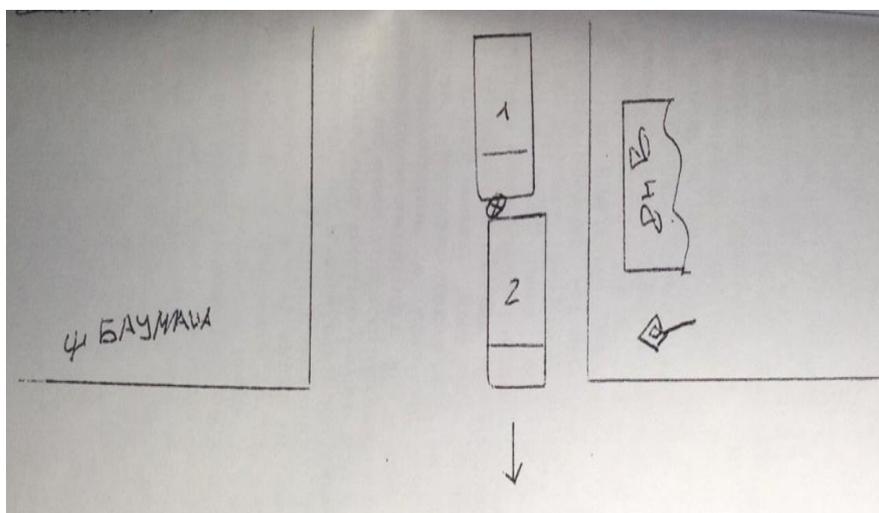


Рис. 1. Схема ДТП

(1 — автомобиль ВАЗ 2121; 2 — автомобиль Ситроен «С4»)

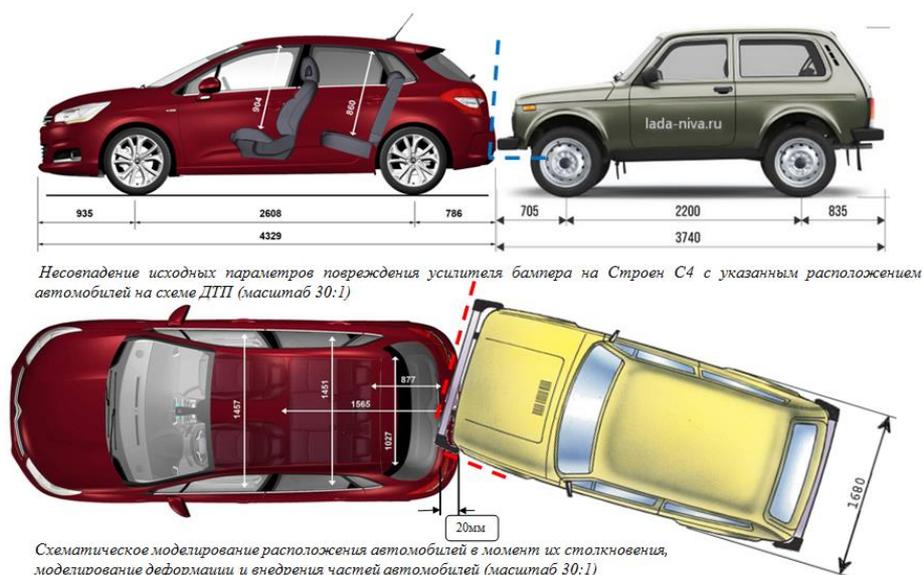
Исследованием требовалось решить вопрос: все ли имеющиеся повреждения автомобиля Ситроен С4, указанные в акте осмотра и справке о ДТП, могли образоваться в результате ДТП, имевшего место 8 октября 2019 г.?

После проведенного описания повреждений эксперт обратил внимание на неравномерное конусообразное повреждение усилителя заднего

бампера автомобиля Ситроен «С4» (рис. 2). После чего было проведено масштабнo-схематическое моделирование, при помощи которого была опровергнута версия водителя Ситроен «С4» (истец) (рис. 3).



Рис. 2. Повреждение усилителя заднего бампера на автомобиле Ситроен «С4»



Несовпадение исходных параметров повреждения усилителя бампера на Строен С4 с указанным расположением автомобилей на схеме ДТП (масштаб 30:1)

Схематическое моделирование расположения автомобилей в момент их столкновения, моделирование деформации и внедрения частей автомобилей (масштаб 30:1)

Рис. 3. Результаты масштабнo-схематического моделирования взаиморасположения автомобилей при столкновении с учетом изложенных обстоятельств дела и с учетом сопоставления повреждения и выступающих частей

Способом масштабнo-схематического моделирования установлено, что:

- по конфигурации и размерам повреждения контактирующих пар обеих ТС различаются;
- по направлению образования повреждений относительно продольной оси Ситроен «С4» с учетом установленного угла взаиморасположения ТС повреждения не совпадают с механизмом заявленного столкновения.

Принимая во внимание вышеизложенное эксперт заключил, что заявленные истцом повреждения автомобиля Ситроен «С4» не могут являться следствием столкновения с автомобилем ВАЗ «2121», зафиксированного в материалах гражданского дела, и образованы при иных обстоятельствах.

Таким образом, установление факта контактного взаимодействия ТС, по нашему мнению, может быть связано с решением диагностических вопросов, с применением трасологических методов исследования (представляется важным исследовать поврежденные части ТС и их механизм слеодообразования в целях установления условий контактирования автомобилей. Более подробно [4, стр. 37—40]), а также метода моделирования, в том числе масштабнo-схематического.

Литература

1. Беляев М. В. Современные возможности транспортно-трасологических исследований : монография. — Москва : Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя, 2017.
2. Беляев, М. В.. Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях : дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2016.
3. Майлис, Н. П. Трасология и трасологическая экспертиза : курс лекций — Москва : РГУП, 2015.
4. Криминалистическое исследование отделившихся частей транспортных средств : учебно-практическое пособие / О. А. Харламова, М. В. Беляев, М. А. Четвергов. — Москва : Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя, 2018.

References

1. Belyayev M. V. Sovremennyye vozmozhnosti transportno-trasologicheskikh issledovaniy [Modern possibilities of transport and trace studies]: monografiya. — Moskva : Moskovskiy universitet MVD Rossii imeni V. YA. Kikotyа, 2017.
2. Belyayev, M. V. Trasologicheskaya diagnostika po delam o dorozhno-transportnykh proisshestviyakh [Trasological diagnostics in cases of road traffic accidents]: dis. ... kand. yurid. nauk. — Moskva, 2016.
3. Maylis, N. P. Trasologiya i trasologicheskaya ekspertiza [Trasology and traceological expertise]: kurs lektsiy — Moskva : RGUP, 2015.
4. Kriminalisticheskoye issledovaniye otdelivshikhsya chastey transportnykh sredstv [Forensic research of separated parts of vehicles]: uchebno-prakticheskoye posobiye / O. A. Kharlamova, M. V. Belyayev, M. A. Chetvergov. — Moskva : Moskovskiy universitet MVD Rossii imeni V. YA. Kikotyа, 2018.