

UTICAJ ANALIZE OŠTEĆENJA VOZILA NA NALAZ I MIŠLJENJE VEŠTAKA KOD PREVARA VEZANIH ZA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

THE INFLUENCE OF THE DAMAGES ON THE EXPERTISE OF THE INSURANCE FRAUD

Tihomir Đurić¹; Milan Tešić²; Bojan Marić³

XIV Simpozijum
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: Uporedna analiza oštećenja vozila predstavlja osnovni metod za razjašnjavanje nameštenih saobraćajnih nezgoda. Precizna i detaljna analiza oštećenja vozila pokazuje da li se oštećenja na vozilima podudaraju prema intenzitetu i smeru delovanja sile. Taj način poređenja je najefikasniji način za prepoznavanje nameštene saobraćajne nezgode odnosno pokušaja prevare u oblasti osiguranja od auto-odgovornosti. Uspešnost razotkrivanja nameštenih saobraćajnih nezgoda isključivo zavisi od poznavanja modela nastanka ovakvih saobraćajnih nezgoda. Cilj rada jeste upoznavanje sa raznim situacijama prevara vezanih za saobraćajne nezgode, kako bi posao veštaka u ovakvim slučajevima bio precizniji i dao pouzdane odgovore Sudu i strankama.

KLJUČNE REČI: NAMEŠTENE SAOBRAĆAJNE NEZGODE, PREVARE U OSIGURANJU, ANALIZA OŠTEĆENJA

Abstract: Comparative analysis of vehicles damaged is a fundamental method for clarifying traffic accidents fraud. Accurate and detailed analysis of the vehicle damage indicates whether the vehicle damage matched of the force intensity and direction. This comparison method is the most effective way to identify traffic accident fraud or attempted fraud in the field of auto insurance liability. Performance disclosure traffic accidents fraud solely dependent on knowledge models occurrence of such accidents. The aim of the paper is to present different situations related to traffic accidents fraud, in order to work an expert in this cases would be more accurate and reliable answers given to the court and the parties.

KEY WORDS: TRAFFIC ACCIDENTS FRAUD, INSURANCE FRAUD, ANALYSIS OF VEHICLES DAMAGE

1 Saobraćajni fakultet u Doboju, Vojvode Mišića 52, 74000 Doboju, Republika Srpska, e- mail: mrdjtih@teol.net

2 Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srpske, Zmaj Jovina 18, 78000 Banja Luka, e- mail: m.tesic@absrs.org

3 Saobraćajni fakultet u Doboju, Vojvode Mišića 52, 74000 Doboju, Republika Srpska, e- mail: bojomarić@yahoo.com

1. UVOD

Prevare u osiguranju datiraju još od prvih početaka osiguranja u 17. veku, ali se tom problemu nije poklanjala pažnja sve do osamdesetih godina 20. veka (Ristić i dr., 2010:334).

Analiza saobraćajnih nezgoda je kompleksna procedura koja zahteva multidisciplinarna znanja. Uporedna analiza oštećenja na vozilima je najznačajniji segment nalaza i mišljenja veštaka u procesu otkrivanja prevare u osiguranju odnosno otkrivanju nameštene saobraćajne nezgode. Iz tog razloga, pretpostavka svake uspešne analize verodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode, jesu kvalitetni i obimni materijalni dokazi vezani za svaku fazu saobraćajne nezgode (Cvijan i Smailović, 2012:160).

Analiza materijalnih dokaza i izjava učesnika saobraćajne nezgode predstavlja polaznu osnovu analize verodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode. Utvrđivanje verodostojnosti saobraćajne nezgode je slično slaganju elemenata mozaika, pri čemu su elementi kojima raspolažu veštaci saobraćajno- tehničke struke: materijalni dokazi saobraćajne nezgode vezani za: oštećenja vozila, tragove same nezgode, saobraćajnu situaciju i izjave učesnika nezgode (Cvijan i Smailović, 2012:160).

Analizom nameštenih saobraćajnih nezgoda može se zaključiti da se iste mogu podeliti u nekoliko kategorija prema načinu nastanka i to (Božović i dr.,2012:2):

- Saobraćajne nezgode koje se nisu dogodile;
- Saobraćajne nezgode koje se nisu dogodile na navedenom mestu odnosno na navedeni način i
- Saobraćajne nezgode koje se jesu dogodile na navedenom mestu, ali ne potiču svi fiksirani tragovi (prijavljenja oštećenja) iz navedene saobraćajne nezgode.

Odnosno, prevare u osiguranju motornih vozila ne podrazumevaju samo nezgode koje se objektivno nisu dogodile, već se pod prevarama podrazumeva i prikazivanje oštećenja koja se nisu dogodila, nisu mogla da se dogode ili nisu sva mogla da se dogode u prikazanoj nezgodi. Ne retko se događa, da učesnici saobraćajne nezgode prikazuju veću štetu od one koja se objektivno dogodila ili se mnoga dogoditi u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi. Oštećenja koja se nisu dogodila ili se nisu mogla dogoditi, a prijavljena su u zahtevu za isplatu štete, podrazumevaju oštećenja koja su ranije nastala u nekoj saobraćajnoj nezgodi ili su se ranije dogodila na neki drugi način.

Najčešći pokušaji prevare u osiguranju su praćeni zvaničnom dokumentacijom sa uviđaja saobraćajne nezgode, odnosno u saradnji učesnika saobraćajne nezgode i uviđajne ekipe. Takođe, osiguravajuća društva su ta koja mogu naručiti nezavisnu analizu nastanka saobraćajne nezgode sa ciljem razjašnjavanja „sporne“ saobraćajne nezgode.

Otkrivanja prevare u osiguranju od autoodgovornosti je zajednički cilj stručne javnosti iz oblasti bezbednosti saobraćaja i osiguravajućih društava. S tim u vezi, formiranje održivog finansiranja bezbednosti saobraćaja od strane osiguravajućih društava je logičan i racionalan potez koji se višestruko isplati.

2. METOD ISTRAŽIVANJA

Predmet analize u ovom radu su bili primeri veštačenja Instituta na Saobraćajnom fakultetu u Beogradu. Analizom su odabrana tri karakteristična primera nameštenih saobraćajnih nezgoda sa materijalnom štetom. Nakon odabira primera prema unapred definisanom kriterijumu, pristupilo se detaljnoj analizi nameštenih saobraćajnih nezgoda.

Osnovni kriterijum za izbor je bio tip saobraćajne nezgode „vozilo-vozilo“.

Bazu stručne literature koja je korišćena za pisanje ovog rada, čine do sada objavljeni radovi na stručnim skupovima „Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“ koji se mogu pronaći na internet adresi www.tsgserbia.com, a usko su vezani za problematiku rada.

3. ANALIZA PRIMERA NAMEŠTENIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

3.1. PRIMER 1 - Oštećenja nisu nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi

Aprila 2010. godine na putu za Plave Horizonte na području opštine Zemun, dogodila se nameštena saobraćajna nezgoda sa materijalnom štetom u kojoj su učestvovala dva putnička automobila, marke MERCEDES i YUGO.

Na osnovu detaljne analize dostavljenih fotografija Fotodokumentacije, uočava se da je poklopac motornog prostora MERCEDES-a u prednjem desnom delu deformisan delovanjem sila u različitim smerovima i pravcima, sa centrom udara na nekoliko različitih mesta (Slika 1.). Oštećenja prednjeg levog dela poklopca motornog prostora u vidu deformacija lima delovanjem sila u različitim smerovima i pravcima, sa centrom udara na nekoliko različitih mesta su prikazana na Slici 2..

Gornji levi "vezni držač" je u visini levog fara deformisan tako što je potisnut unazad, ka sredini motornog prostora MERCEDES-a, delovanjem sile u smeru od prednjeg levog čoška ka zadnjem desnom čošku MERCEDES-a (Slika 3.).

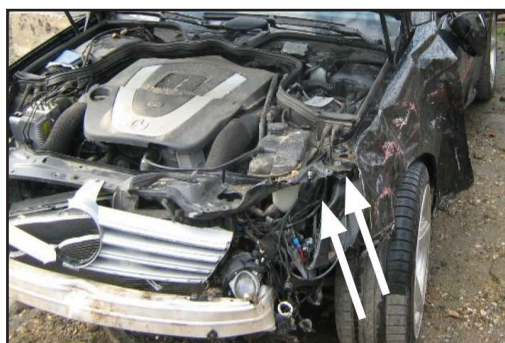


Slika 1. Širi izgled oštećenja poklopca motora [3]



Slika 2. Precizniji prikaz oštećenja poklopca motora [3]

Takođe, uočava se oštećenje na prednjim levim vratima MERCEDES-a, kao i tragovi nalik na tragove grebanja i tragove nalik na tragove crvene boje te se pružaju od prednje do zadnje ivice prednjih levih vrata MERCEDES-a (Slike 4.).



Slika 3. Prikaz oštećenja gornjeg levog „veznog držača“ [3]



Slika 4. Oštećenja na prednjem levom blatobranu [3]

Detaljnou analizom dostavljenih fotografija oštećenja YUGA-a, može se zaključiti da su oštećenja nastupila na zadnjem desnom čošku YUGA-a u vidu deformacije lima tako što je pomeren unapred i udesno delovanjem sile ukoso, približno od zadnjeg dela ka desnom boku YUGA-a. "Šina" zadnjeg branika je deformisana tako što je u desnom delu prelomljena i pomerenjena unazad delovanjem sile ukoso, približno od zadnjeg dela ka desnom doku YUGA-a, sa centrom udara na oko 0,3 m od zadnje desne ivice YUGA-a. Zadnji branik YUGA-a je deformisan tako što je u zadnjem desnom delu odvojen od vozila i pomeren je na dole. Na desnom delu desnog branika YUGA-a nalaze se tragovi nalik na tragove grebanja (Slika 5.). Na donjoj polovini zadnjeg desnog blatobrana YUGA, a približno u visini zadnjeg desnog točka YUGA nalaze se tragovi nalik na tragove crne boje, dok u gornjoj polovini zadnjeg desnog blatobrana YUGA se nalaze tragovi nalik na tragove grebanja. Analizom oštećenja YUGA dolazi se do zaključka da je zadnje desno bočno staklo polomljeno na celoj svojoj površini (Slika 6.).



Slika 5. Oštećenja zadnjeg branika [3]



Slika 6. Oštećenje zadnjeg desnog bočnog stakla [3]

U ovom primeru, analizom tragova i oštećenja se može zaključiti da do sudara MERCEDES-a i YUGA nije moglo doći na način opisan u analiziranoj dokumentaciji. U slučaju da se saobraćajna nezgoda desila na način kako je to opisano u analiziranoj dokumentaciji, tada bi i na prednjoj ivici prednjeg levog blatobrana MERCEDES-a morala postojati oštećenja nastala delovanjem sile u smeru od prednjek ka zadnjem delu MERCEDES-a, a što ovde nije bio slučaj. Ako bi do sudara prednjeg levog bočnog dela MERCEDES-a i zadnjeg desnog bočnog dela YUGA došlo na način naveden u analiziranoj dokumentaciji, tada bi kao posledica sudara na prednjem levom blatobranu MERCEDES-a morala nastati oštećenja u vidu deformacije lima u smeru od levog ka desnom boku MERCEDES-a (a što ovde nije bio slučaj).

3.2. PRIMER 2 - Oštećenja nisu nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi

Analizirana saobraćajna nezgoda, dogodila se jula meseca 2010. godine na magistralnom putu M-5 Kruševac – Pojate u mestu Kruševac. U istoj su učestvovala dva putnička automobila, marke BMW i HYUNDAI.

Na osnovu detaljne analize materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno fotografija Fotodokumentacije i fotografija oštećenja BMW-a, može se zaključiti da je levi bok pneumatika prednjeg levog točka oštećen u vidu "rascepa". Na naplatku i paoku prednjeg levog točka nalaze se tragovi nalik na tragove "tamne boje", približno u visini oštećenja levog boka pneumatika prednjeg levog točka (Slika 7.).



Slika 7. Oštećenja pneumatika- „rascep“ [3]



Na desnom delu zadnjeg branika BMW-a nalaze se tragovi nalik na tragove grebanja (Slika 8.), a u gornjem delu oštećenja desnog dela zadnjeg branika BMW-a nalaze se "pukotine" branika (Slika 9.).

Desni držač prednjeg levog fara je "prekinut", a prednji levi far se ne nalazi u ležištu (Slika 10.). Prednje levo donje rame je "prekinuto" (Slika 11.).



Slika 8. Tragovi grebanja na zadnjem braniku [3]



Slika 9. „Pukotine“ na desnom delu zadnjeg branika [3]



Slika 10. Prikaz desnog držača levog fara [3]



Slika 11. Prikaz levog donjeg ramena [3]

Analizom fotografija oštećenja HYUNDAI-a može se zaključiti da je prednji branik (u visini prednjeg levog čoška HYUNDAI-a), oštećen delovanjem sile od prednjeg ka zadnjem delu HYUNDAI-a (Slika 12.). Prednji levi blatobran HYUNDAI-a je oštećen (u visini prednjeg dela blatobrana) delovanjem sile od prednjeg ka zadnjem delu HYUNDAI-a. Na prednjem delu prednjeg levog blatobrana HYUNDAI-a se nalazi trag grebanja (Slika 13.).



Slika 12. Prikaz prednjeg branika [3]



Slika 13. Prikaz traga grebanja [3]

Na levom delu levog bočnog ogledala HYUNDAI-a nalaze se tragovi nalik na tragove grebanja i tragove nalik na plavu boju, na prednjim levim vratima, u visini sredine vrata (posmatrano po dužini) i u donjoj polovini vrata, oštećenje u vidu "ogrebotine" (Slika 14.). Na donjoj ivici "ruba" prednjeg levog blatobrana nalazi se trag "svetle boje" (Slika 15.).



Slika 14. Prikaz oštećenja levog bočnog ogledala [3]



Slika 15. Trag „svetle“ boje [3]

Na naplatku i paoku nalaze se tragovi nalik na "tamnu boju" (Slika 16.). Levi bok pneumatika (sa točka na kome se nalaze tragovi "tamne boje") je oštećen u vidu "rascepa" pneumatika. Analizom fotografija oštećenja HYUNDAI-a može se zaključiti da je levi "prag" oštećen. Na levom "pragu" nedostaje levi bočni deo. Na ivicama dela praga, koji se nalazi na HYUNDAI-u, nalaze se oštećenja nalik na "kidanje" odnosno "sečenje" materijala (Slika 17.).



Slika 16. Prikaz oštećenja pneumatika [3]



Slika 17. Prikaz oštećenja levog „praga“ [3]

U primeru 2. je utvrđeno, a na osnovu detaljne i uporedne analize svi oštećenja BMW-a i HYUNDAI-a i lica mesta da oštećenja ne odgovaraju opisanom načinu nastanka saobraćajne nezgode. Na osnovu oštećenja koja se nalaze na BMW-u neodgovaraju oštećenjima na HYUNDAI-u, ali ovakva oštećenja nisu mogla nastati u pomenutoj saobraćajnoj nezgodi prikazanoj na ovaj način.

3.3. PRIMER 3 - Oštećenja nisu nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi

Analizirana saobraćajne nezgoda sa materijalnom štetom se dogodila juna meseca 2011. godine na raskrsnici ulice Kneza Višeslava i ulice Gruje Miškovića, opština Čukarica u kojoj su učestvovala dva putnička automobila, marke TOUAREG-a i FORD-a.

Detaljnomo i uporednom analizom fotografija oštećenja TOUAREG-a uočava se da je prednji branik TOUAREG-a deformisan delovanjem sile u smeru od prednjeg ka zadnjem delu TOUAREG-a. Na prednjem braniku TOUAREG-a, na oko 0,4 m udesno od levog boka TOUAREG-a, nalazi se oštećenje nalik na «kidanje» prednjeg branika TOUAREG-a (Slike 18. i 19.).



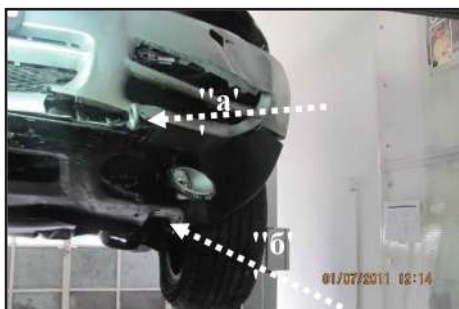
Slika 18. Oštećenje prednjeg branika [3]



Slika 19. „kidanje“ prednjeg branika [3]

Ukrasna plastika na donjem delu prednjeg branika TOUAREG-a je oštećena u vidu "pukotina". Na oko 0,4 m udesno od levog boka TOUAREG-a nalaze se oštećenja nalik na «pukotinu» (vidi poziciju «a» na Slici 20.). Na oko 0,2 m (što se može proceniti sa fotografija oštećenja TOUAREG-a) udesno od levog boka TOUAREG-a nalazi se oštećenje nalik na «pukotinu» (vidi poziciju "b" na Slici 20.). Prednji levi far za maglu TOUAREG-a je oštećen i to tako što je staklo prednjeg levog fara za maglu "razbijeno", i ne nalazi se u ležištu.

Detaljnomo analizom fotografija Fotodokumentacije na naplatku prednjeg desnog točka, na naplatku prednjeg levog točka i na naplatku zadnjeg levog točka TOUAREG-a uočavaju se tragovi nalik na tragove grebanja (slike 21.).



Slika 20. Karakteristično oštećenje ukrasne plastike [3]



Slika 21. Oštećenje naplatka prednjeg levog točka [3]

Detaljnomo analizom fotografija Fotodokumentacije uočavaju se oštećenja prednjeg levog blatobrana FORD-a u vidu deformacija lima nastala delovanjem sila u različitim pravcima, sa centrom udara na nekoliko različitih mesta (Slika 24. i 25.). Prednja ivica prednjeg levog blatobrana FORD-a je na oko 0,7 m iznad podloge deformisana delovanjem sile ukoso, približno u smeru od gornjeg prednjeg dela prednjeg levog blatobrana ka donjem srednjem delu FORD-a (vidi poziciju "a" na Slici 25.). Prednja ivica prednjeg levog blatobrana FORD-a je na oko 0,6 m iznad podloge (što se može proceniti sa fotografija Fotodokumentacije) deformisana delovanjem sile ukoso, približno u smeru od prednjeg dela prednjeg levog blatobrana ka zadnjem delu prednjeg desnog blatobrana (vidi poziciju "b" na Slici 25.). Na prednjem levom delu poklopca motornog prostora FORD-a i to u visini prednjeg levog čoška nalaze se tragovi nalik na tragove grebanja. Prednja ivica poklopca motornog prostora FORD-a je na oko 0,5 m udesno od levog boka FORD-a oštećena i to tako što je lim prednje ivice poklopca motornog prostora potisnut ka motornom prostoru FORD-a. Staklo prednjeg levog fara FORD-a je razbijeno, a prednji levi far FORD-a se ne nalazi u ležištu.



Slika 22. Širi izgled oštećenja prednjeg levog blatobrana [3]



Slika 23. Bliži prikaz oštećenja prednjeg levog blatobrana [3]

U primeru 3. prikazano je, na osnovu detaljne i uporedne analize oštećenja TOUAREG-a i FORD-a, da oštećenja prednjeg desnog čoška TOUAREG-a i prednjeg levog čoška FORD-a ne odgovaraju sudaru prednjeg desnog čoška TOUAREG-a i prednjeg levog čoška FORD-a, na način naveden u analiziranoj dokumentaciji. Takođe, na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih dokaza iz analizirane dokumentacije uočava se da tragovi ove saobraćajne nezgode (navedeni u uviđajnoj dokumentaciji) ne mogu odgovarati tragovima koji bi morali nastati kao posledica sudara prednjeg desnog čoška TOUAREG-a i prednjeg levog čoška FORD-a.

4. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Radnici osiguravajućih društava i sudovi treba da imaju ovo u vidu, i da se trude da u fazi prikupljanja podataka o nezgodi, prikupe što je moguće više elemenata, materijalnih dokaza, izjava koji opisuju konkretnu nezgodu. Značajno je da se pravovremeno sačine kvalitetne fotografije oštećenja vozila prijavljenog za naplatu štete. Fotografije sačinjene u pravom trenutku mogu u određenim slučajevima realnije prikazati elemente značajne za isključivanje mogućnosti opisanog načina nastanka nezgode. Prilikom obilaska oštećenog vozila, procenitelji šteta kod osiguravajućih kuća bi trebalo da izvrše merenja karakterističnih oštećenja na vozilu. Mogući način isključivanja mogućnosti nastanka nezgode je izuzimanje karakterističnih delova vozila, njihova detaljna i uporedna analiza sa elementima vidljivim na fotografijama.

U navedenim primerima se može zaključiti da se u jednom konkretnom slučaju mogu sresti sva tri zaključka vezana za oštećenje vozila. U primerima se može isključiti mogućnost da su određena oštećenja nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi ili da su sva oštećenja nastala u nekoj drugoj saobraćajnoj nezgodi pa žele da prikažu navedena oštećenja prijavljenoj saobraćajnoj nezgodi.

U prvom primeru su prikazana detaljna oštećenja vozila MERCEDES, dok su na osnovu malog broja elemenata (dve fotografije) na vozilu YUGO može utvrditi da navedena oštećenja nisu nastala u nezgodi. Za dokazivanje nameštene nezgode, neophodne su dodatne uporedne analize materijalnih dokaza i izjava navodnih učesnika nezgode.

U drugom primeru su prikazana oštećenja vozila BMW i HYUNDAI-a, kako se na osnovu analize fotografija oštećenja vozila BMW i sa oštećenjima vozila HYUNDAI-a može doći do stavova koji isključuju mogućnost nastanka oštećenja u prikazanoj saobraćajnoj nezgodi.

U trećem primeru saobraćajne nezgode TOUAREG-a i FORD-a je prikazano da sva oštećenja nisu mogla nastati u analiziranoj nezgodi. Veštak saobraćajno-tehničke struke u nekim nezgodama ne može isključiti mogućnost da su neka oštećenja nastala u prikazanoj saobraćajnoj nezgodi. Takvi slučajevi su izuzetno važni za osiguravajuća društva, njihovim prepoznavanjem i donošenjem ispravnih odluka, gde osiguravajuća društva mogu uštedeti značajna materijalna sredstva.

5. LITERATURA

- [1] Božović, M., knežević, Z i Simić, D. Modeli saradnje subjekata u cilju otkrivanja prevara u osiguranju. XI Simpozijum „Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Zbornik radova, Zlatibor, 2012.
- [2] Cvijan, M. i Smailović, E. Prepoznavanje pokušaja prevare u osiguranju, XI Simpozijum „Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Zbornik radova, Zlatibor, 2012.
- [3] Ekspertize saobraćajnih nezgoda. Predmeti broj: 24/10, 07/10 i 33/11. Institut Saobraćajnog fakulteta u Beogradu.
- [4] Lipovac, K. Uviđaj saobraćajnih nezgoda elementi -Saobraćajne trasologije, Priručnik, Viša škola unutrašnjih poslova, II izdanje. Beograd. 2000.
- [5] Ristić, Ž., Pavlović, B. i Ristić, M. Neka aspekti prevara u osiguranju motornih vozila. IX Simpozijum „Opasna situacija i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)“, Zbornik radova, Zlatibor, 2010.
- [6] Radojević, I i Marković, N. (2010) Pokušaji prevara u osiguranju motornih vozila u drumskom saobraćaju- prikaz slučajeva. IX Simpozijum „Opasna situacija i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju)“, Zbornik radova, Zlatibor.
- [7] Tešić, M. Uticaj grešaka prilikom uviđaja saobraćajnih nezgoda na nalaz i mišljenje veštaka. XII Simpozijum „Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Zbornik radova, Zlatibor, 2013.
- [8] Vujanić, M. i Antić, B. Zbirka zadataka iz bezbednosti saobraćaja sa praktikumom – 1 deo, Saobraćajni fakultet, Beograd. 2012.
- [9] Vujanić, M., i dr. Priručnik za saobraćajno-tehničko veštačenje 96, MID Inženjering, Beograd, 1996.
- [10] Vujanić, M., i dr. Priručnik za saobraćajno-tehničko veštačenje i procene štete na vozilima, MODUL, Banja Luka, 2000.