

PROBLEMI SAOBRAĆAJNOG VEŠTAČENJA U OSIGURANJU

Živorad Ristić¹, Miloš Ristić²

Rezime: Utvrđivanje prava na naknadu štete po osnovu osiguranja od auto odgovornosti je proces u koji su uključeni stručnjaci različitih profila počev od prijemnog referenta (obično srednja škola) preko procenitelja šteta gde su zastupljeni svi stepeni stručne spreme saobraćajne i mašinske struke, pa do veštaka saobraćajne struke i pravnika. To je složen proces u kome saobraćajni veštak daje veliku pomoć pravniku koji donosi odluku o pravu na naknadu. Dakle utvrđivanje prava na naknadu je "presuđivanje u mirnom postupku". Donošenje pravilne odluke (presude) u velikoj meri utiče na smanjenje sudskih postupaka, koji znatno uvećavaju troškove isplate.

KLJUČNE REČI: OSIGURANJE, VEŠTAČENJE, PREVARE.

1 dr Živorad Ristić, Udruženje osiguravača Srbije, Beograd

2 Miloš Ristić, dipl.maš.ing., Oslo, Norveška

1. UVOD

Vlasnici motornih vozila za koje je predviđena obaveza zaključivanja osiguranja od auto odgovornosti dužni su da zaključe ugovor o osiguranju od auto odgovornosti pre nego što vozilo stave u saobraćaj. No i pored ove obaveze na našim putevima se nalazi veliki broj neosiguranih vozila koja učestvuju u saobraćajnom toku i saobraćajnim nezgodama. Kada je vozilo čiji vlasnik nije zaključio ugovor o osiguranju od auto odgovornosti odgovorno za nastanak nezgode tada vlasnik vozila snosi posledice naknade štete. U velikom broju slučajeva oštećeno lice trpi štetu koju uglavnom može naknaditi u dugotrajnom sudskom postupku. Da bi se zaštitila oštećena lica, u skladu sa Zakonom o osiguranju imovine i lica iz 1996. godine osnovan je Garantni fond pri Udruženju osiguravajućih organizacija Jugoslavije (danas Udruženju osiguravača Srbije) koji je počeo sa radom u julu 1997. godine. Pojavljuju se i saobraćajne nezgode u kojima učestvuju nepoznata vozila, odnosno vozila koja napuste lice mesta te Garantni fond i u ovoj situaciji ima svoju ulogu, kao i kod šteta osiguravajućih organizacija nad kojima je pokrenut stečajni postupak. Naime pravo na naknadu iz sredstava Garantnog fonda imaju lica koja su pretrpela štetu u saobraćajnoj nezgodi u slučajevima:

- 1) štete od upotrebe motornog vozila čiji vlasnik nije zaključio ugovor o osiguranju od auto odgovornosti (obaveznom osiguranju)³, a bio je dužan da se osigura prema odredbama zakona,
- 2) štete od upotrebe nepoznatog motornog vozila⁴
- 3) štete od upotrebe motornog vozila (vazduhoplova ili drugog prevoznog sredstva) koja su bila osigurana kod osiguravajućih društava nad kojima je pokrenut stečajni postupak.

Po odgovornosti od neosiguranog vozila Garantni fond isplaćuje i materijalnu i nematerijalnu štetu prema istim uslovima kao da je bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, a isplatom štete Garantni fond stiče pravo regresa prema vlasniku odnosno korisniku neosiguranog vozila.

Po odgovornosti od upotrebe nepoznatog motornog vozila Garantni fond isplaćuje štetu zbog smrti, povrede tela ili narušavanja zdravlja. Šteta na vozilu koja potiče od upotrebe nepoznatog motornog vozila ne može se naplatiti iz sredstava Garantnog fonda.

U opisanim situacijama mnogi bi da steknu dobit iako za to vrlo često nemaju pravo. To se uglavnom postiže putem "svedoka" koji se na sudu naprasno pojave a u vreme vršenja uviđaja nije ih bilo.

Prevare su krivično delo sa kojim se srećemo u svim porama društva pa samim tim i u osiguranju. Danas se često sreću sitne prevare ali u zadnje vreme se sve češće susrećemo sa organizovanim prevarama velikih razmera. Prema procenama stručnjaka koji se bave prevarama u osiguranju, osiguravači godišnje gube i do 10% od ukupnog iznosa isplaćenih šteta.

Očekuje se da velike prevare u osiguranju tek dolaze, što zahteva organizovanje osiguravača u cilju suzbijanja istih.

Pod prevarom u osiguranju podrazumeva se činjenje ili nečinjenje s namerom sticanja nepoštene ili protivzakonite koristi za učesnika u prevari ili treće lica.

Same prevare utiču negativno na finansijski rezultat i stabinost organizacije za osiguranje. Radi eliminisanja negativnog finansijskog rezultata organizacije za osiguranje posežu za povećanjem premija, što se negativno odražava na reputaciju same organizacije za osiguranje ali i na smanjenje poverenja u finansijski sistem zemlje. Poseban problem je što 90-95% poštenih

3 Ovo se odnosi i na vazduhoplove i druga vozila ali ovde se obrađuju samo motorna vozila pa su izostavljeni ostali učesnici za koje Garantni fond plaća štete.

4 ili vazduhoplova

osiguranika plaća uvećanu premiju zbog onih 5-10% nepoštenih, koji su nepošteno ostvarili korist kroz prevaru osiguranja.

Zbog prevara u osiguranju ne ispaštaju samo osiguravajuća društva, koja imaju velike troškove, već i osiguranici, koji na račun "manjka" napravljenog zbog prevara moraju skuplje da plaćaju polise, obzirom da osiguravači i taj rizik uračunavaju u cenu.

Društva za osiguranje u Republici Srbiji suočena su, bez izuzetka, sa velikim brojem ozbiljnih i manje ozbiljnih prevara. Gubici nisu beznačajni a njihova novčana vrednost procenjuje se uglavnom na osnovu iskustva osiguravača, koji te procene porede sa statistikama drugih zemalja koje ove pojave prate.

Pojedini stručnjaci iz oblasti osiguranja znatno pre su upozoravali na ove pojave ali ovom problematikom u Republici Srbiji osiguravači su počeli da se bave tek nakon 2007. godine nakon objavljivanja "Smernice broj 6" od strane Narodne banke Srbije. Tada su pojedine organizacije za osiguranje odredile pojedince ili oformile svoje timove sa ciljem da smanje broj i otkriju lažne odštetne zahteve, ali razlozima koji dovode do prevara osiguranju, kao i njihovim izučavanjem i dalje se ne bavimo.

2. BORBA PROTIV PREVARA

Udruženje osiguravača Srbije je realizovalo sistem za borbu protiv prevara u osiguranju zasnovanom na savremenim metodama primenom Informacionih tehnologija. Odluka da se pokrene ovaj projekat je donesena na osnovu domaćih i međunarodnih saznanja o porastu zloupotrebe osiguranja koje ukazuju na gubitke u finansijskom poslovanju usled prevara, a koji imaju višestruki efekat kako na poslovanje tako i na visinu i način plaćanja premija. Ovim projektom Udruženje osiguravača Srbije je svojim članicama obezbedilo indikatore koji ukazuju na sumnjive prijave šteta.

Arhitektura rešenja sistema za detekciju prevara u osiguranju UOS, je bazirana na principu korišćenja najšireg spektra internih i javno dostupnih podataka, kao i informacija koje se obrađuju i koriste za analizu potencijalnih prevara koji ukazuju sumnjive predmete šteta. Sistem funkcioniše na principu poznavanja „mehanizama prevara“ koji su integrisani u matematičke algoritme sa sposobnošću dinamičkog prilagođavanja trendovima i varijacijama prevara otkrivenih u praksi. Ovi algoritmi zapravo, obrađuju podatke o vlasnicima vozila i podatke o vozilima kao i svim ostalim subjektima koji se pojavljuju u šteti (npr. svedocima, oštećenima, veštacima, advokatima, lekarima i sl.), kako bi bili korišćeni za otkrivanje „veza“ između oštećenika i njihovih saradnika.

Pristup ovakvim podacima je omogućen isključivo ovlašćenim licima koja se u društvima za osiguranje obavljaju poslove iz oblasti otkrivanja prevara. Obrada i objavljivanje prikupljenih podataka sprovoditi isključivo u skladu sa Zakonom o zaštiti ličnih podataka građana, te je pristup sistemu i podacima kao i njihova zaštita na serverima Udruženja sprovedena prema najvišim informatičkim sigurnosnim standardima.

Implementaciji jednog ovakvog sistema prethodio je višegodišnji rad stručnih službi Udruženja osiguravača Srbije, pre svega u primeni zakona u oblasti autoodgovornosti kao i odgovarajućih odluka Narodne banke Srbije kroz polje informatike. Udruženje je projektovalo, implementiralo i upravlja Informacionim centrom koji predstavlja jedno od poverenih javnih ovlašćenja.

Sistem za otkrivanje prevara obrađuje podatke iz Informacionog centra vezanih za oblast motornih vozila, a koji se dostavljaju od strane društava. Takođe, ovaj sistem obrađuje podatke koji se razmenjuju u sklopu Sporazuma o saradnji između Udruženja i MUP što značajno uvećava efikasnost u borbi protiv prevara.

Dakle Udruženje osiguravača Srbije sa svojim članicama pokušava i u tome u nekim slučajevima uspeva da utvrdi da se radi o prevari. Najveći uspeh u otkrivanju prevara osiguravači uočavaju kod lažiranih saobraćajnih nezgoda, kod uvećanja štete, i kod prijavljivanja sumnjivih povreda, ali osiguravači kao i Udruženje osiguravača Srbije vrlo teško uspevaju da se izbore sa slučajno ili namerno nekvalitetno urađenim veštačenjima saobraćajnih nezgoda.

Veštak na malo čudan način zaključuje:

Анализом свих околности под којима је настала ова саобраћајна незгода, мишљења сам да је ова саобраћајна незгода настала као последица пропуста возача *реноа*. Наиме, мишљења сам да је возач *реноа* вожњом левом страном коловоза у смеру кретања, уместо вожњом десном страном коловоза (што ближе десној ивици коловоза), на путањи возила *мерцедес* створио опасну и покретну препреку, а што је пропуст возача *реноа* узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по мом мишљењу. Разлог преласка *реноа* на леву половину коловоза није могуће утврдити саобраћајно-техничким вештачењем, а могао је бити последица непажње, погрешне процене, погрешно изведеног маневра, неког другог разлога и/или у садејству више разлога истовремено. Напомињем да сам временско-просторном анализом нашао да се *рено* у тренутку заласка *мерцедеса* на коловоз улице Саве Ковачевића налазио уназад од места судара на 107 m, што значи да возач *реноа* није имао разлога да предузме измицање улево ради избегавања судара са *мерцедесом* јер би се *рено* у тренутку завршетка скретања улево возила *мерцедес* (у тренутку изласка из траке којом се кретао *рено*) налазио уназад од места судара на 41,89 m.

На страни возача *мерцедеса* нисам нашао пропусте везане за настанак ове саобраћајне незгоде, нити пропусте везане за могућност њеног избегавања.

Ovde se postavlja pitanje veštaku:

- **Otkuda tvrdnja da se vozač Renoa kretao levom stranom kolovoza?**
- **Kako je veštak usvojio netačnu tvrdnju da je mercedes u momentu sudara bio zaustavljen?**
- **Šta znači soobraćajni znak II-2 (obavezno zaustavljanje)?**
- **Ovde bi se svakako mogao postaviti veliki broj pitanja, kao što je vreme poterbno mercedesu da dođe u taču sudara, brzina renoa, kako je to reno dostigao izračunatu brzinu 68,9 km/h ako je bio zaustavljen i tako dalje.**

Primer 2.

U ovom primeru imamo naletanje putničkog vozila na neosvetljen traktor koji je vukao presu za baliranje sena na putu na kome je brzina ograničena na 80 km/h. Prema nalazu veštaka sud je presudio i radi se o isključivoj odgovornosti vozača putničkog vozila.

Возач путничког аутомобила марке „Фиат Пунто“ није испред себе уопште видела нити уочила трактор који је вукао пресу за балирање сламе, који са сигурношћу на себи није имао задње светло, као ни ротационо светло, дакле био је технички неисправан, а није имао ни рефлектујући троугао, а иста је морала, требала и могла уочити препреку испред себе, с обзиром да јој је у сусрет ишао аутомобил са обореним светлима којим је управљао [REDACTED], а која светла осветљавају и коловоз и неосветљени трактор на коловозу.

Анализирајући налаз и мишљење вештака саобраћајне струке као и његов допунски налаз, и то [REDACTED] суд је утврдио време и место настанка саобраћајне незгоде, учеснике, узрок настанка саобраћајне незгоде, односно пропуст окривљене, те брзину кретања возила у тренутку саобраћајне незгоде. Према мишљењу вештака на страни окривљене постоји пропуст јер из неког субјективног разлога није на време уочила трактор са прикључном машином и није отпочела са успоравањем свог аутомобила у циљу одржавања безбедног подужног растојања између путничког аутомобила и прикључне машине, а за шта су постојали предуслови, те је окривљена закаснила са уочавањем пресе за балирање сена. Безбедна брзина кретања за путнички аутомобил у ноћним условима вожње на потпуно неосветљеном сувом асфалтом коловозу у вожњи под обореним светлима износи 50 км/х, а саобраћајна незгода би могла бити избегнута и да се окривљена кретала безбедном брзином од 64 км/х и да је окривљена предузела интентивно кочење без кашњења, чим се неосветљени вучни склоп који се кретао испред ње и у истом смеру појавио у осветљењу обороног светла како њеног тако и путничког аутомобила који јој је ишао у сусрет и који је такође осветљавао прикључну машину, па да је иста била и потпуно неосветљена, дакле и без ротационог троугла.

Šta je ovde sporno? Po meni sve od nalaza veštaka do presude. Ovo u principu znači ne morate da poštujete saobraćajna pravila i propise drugi imaju tu obavezu.

Primer 3.

Imamo i primera gde sudije zahtevaju od veštaka da se izjasne u procentima koliko je koji učesnik u nezgodi odgovoran. Naravno da sudija ne radi kako treba. Naime on je taj koji presuđuje i veštačenje je samo jedan od dokaza u postupku. Međutim i veštaci idu linijom manjeg otpora pa se često upuštaju u presuđivanje a za to nisu školovani. Tako imamo "Mišljenje i zaključak" jednog veštaka:

"Ukoliko bi Sud cenio da je za nastanak ove saobraćajne nezgode došlo usled propusta vozača Traktora i propusta vozača Autobusa doprinos nastanku ove saobraćajne nezgode bi po mom mišljenju bio:

- *Na strani vozača Traktora 30%*
- *Na strani vozača Autobusa 70%*

SUDSKI VEŠTAK "

Treba još jednom naglasiti: Zadatak saobraćajno tehničkog veštačenja je utvrđivanje uzroka i okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda. Na osnovu analize uzroka i okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda veštaci saobraćajno tehničke struke daju svoje MIŠLJENJE o propustima učesnika saobraćajne nezgode, koji posmatrano po hijerarhiji mogu biti vezani za uzrok, doprinos (mogućnost izbegavanja) i težinu posledica saobraćajne nezgode. Takvo izjašnjenje je jedini način na koji se veštak saobraćajno-tehničke struke može izjasniti o propustima učesnika nezgode, jer veštaci saobraćajno-tehničke struke nisu školovani da se o propustima učesnika saobraćajne nezgode izjašnjavaju u procentima.

4. ZAKLJUČAK

Udruženje osiguravača Srbije sa svojim članicama razvija načine i metode za otkrivanje prevara i u tome donekle uspeva. Međutim javlja se veliki problem sa veštacima različitih struka koji na različite načine "pomažu" oštećenom što se kasnije manifestuje višestrukim uvećanjem štete kroz nepotrebne i dugotrajne sudske procese. Osiguravači moraju da nađu načine da se suprostave ovim pojavama formiranjem jakih timova, koji bi imali stalne konsultacije i pomoć istaknutih stručnjaka i institucija za saobraćajno veštačenje, što bi za posledicu imalo smanjenje sumnjivih (nameštenih) saobraćajnih nezgoda i isplata kojima neki zahvaljujući izmišljenim NN vozilima i sumnjivim nalazima veštaka ostvaruju veliku materijalnu korist.

5. LITERATURA

- [1] [1] Ristić, Ž., D. Stošić, "Dokazi u spisu koji mogu dovesti u zabludu organizacije za osiguranje", XIV Simpozijum sa međunarodnim učešćem, "Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju", Perućac, 2015.
- [2] [2] Ristić, Ž., A. Đoković, Insurance fraud detection and prevention-experiences in Serbia, Ljubljana, 2013.
- [3] [3] Presude i veštačenja iz predmeta Garantnog fonda
- [4] [4] Ristić, Ž., PREVARE I KRAĐE U OSIGURANJU MOTORNIH VOZILA, AMD Mirijevac, Beograd, 1997.