

VERODOSTOJNOST NASTANKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE (POKUŠAJI PREVARA U OSIGURANJU)

Nenad Marković¹; Vladimir Simidzija²; Tijana Ivanišević³

XIII Simpozijum
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: Za analizu saobraćajne nezgode potrebno je, a u cilju definisanja i klasifikovanja propusta učesnika saobraćajne nezgode, izvršiti detaljnu i uporednu analizu svih materijalnih elemenata iz Spisa i utvrditi uzroke i okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda. Nije redak slučaj da veštak, umesto najčešćih zadataka (definisanja propusta, uzroka, okolnosti, mesta sudara itd) a po naredbi Suda mora da analizira da li se uopšte dogodila saobraćajna nezgoda, da li se mogla dogoditi na određeni način i da li je učesnik u saobraćaju koji je okrivljen za nastanak saobraćajne nezgode i učestvovao u toj nezgodi? Preduslov za pouzdan i precizan odgovor na ova pitanja jeste kvalitetno izrađena uviđajna dokumentacija, ali i detaljna i uporedna analiza svih materijalnih elemenata na osnovu kojih se mogu uočiti neusaglašenosti u pogledu tragova, oštećenja i izjava.

KLJUČNE REČI:

POVREDE, OŠTEĆENJA, TRGOVI
SAOBRAĆAJNE NEZGODE,
PREVARA U OSIGURANJU

1 Saobraćajni fakultet, Vojvode Stepe 305, Beograd, n.markovic@sf.bg.ac.rs

2 Institucija, mail

3 TRAFFIC SAFETY GROUP, Vojvode Stepe 305, Beograd, tijana.ivanisevic@mail.com

1. UVOD

Danas, nije redak slučaj da se u Naredbi za veštačenje saobraćajne nezgode od strane Suda umesto najčešćih analiza saobraćajne nezgode, a koje se odnose na utvrđivanje mesta suda-r-a, brzina učesnika saobraćajne nezgode, definisanje propusta učesnika saobraćajne nezgode, uzroka i okolnosti za nastalu saobraćajnu nezgodu, zahteva analiza i izjašnjavanje veštaka, a po pitanju da li se saobraćajna nezgoda uopšte dogodila, da li se mogla dogoditi na opisani način i da li su učesnici koji su okrivljeni za nastalu saobraćajnu nezgodu i učestvovali u nezgodi?

Da bi veštak mogao da odgovori na ova pitanja potrebno je da veštak ima odgovarajuća znanja, poseduje određene veštine, da pohađa određenu obuku, vrši periodično usavršavanje znanja, koristi savremene metode i alate u analizi saobraćajne nezgode.

Pod analizom saobraćajne nezgode podrazumeva se detaljna analiza svakog od materijalnih elemenata i uporedna analiza svih materijalnih elemenata koji se nalaze u Spisu. Pouzdanost sprovedene analize zavisi pre svega od kvaliteta uviđajne dokumentacije, kao i od mogućnosti sprovođenja određene vrste analize. Kvalitetna uviđajna dokumentacija, odnosno analiza materijalnih elemenata iz Spisa podrazumeva detaljnu i uporednu analizu tragova saobraćajne nezgode, oštećenja vozila, povreda i izjava učesnika, odnosno svedoka saobraćajne nezgode (vidi Sliku br.1).



Slika 1.

Za utvrđivanje prevare u osiguranju potrebno je utvrditi uzroke i okolnosti pod kojima se saobraćajna nezgoda dogodila, odnosno potrebno je dokazati da se saobraćajna nezgoda nije dogodila na opisani način, pri čemu je utvrđivanje prevare zasnovano na analizi oštećenja, tragova, povreda i izjava učesnika saobraćajne nezgode, odnosno na dokazivanju da karakteristični tragovi ne odgovaraju tragovima koji se nalaze u materijalnim elementima iz Spisa.

Na osnovu materijalnih elemenata iz Spisa, veštak:

- može da potvrdi nastanak nezgode na način opisan u materijalnim elementima iz Spisa,

- može da isključi mogućnost nastanke nezgode na način opisan u materijalnim elementima iz Spisa,
- ne može da potvrdi ili isključi nastanak nezgode na način naveden u materijalnim elementima iz Spisa.

Problemi koji se javljaju prilikom saobraćajne nezgode koja se navodno dogodila su međusobna usaglašenost izjava učesnika saobraćajne nezgode, međusobna neusaglašenost izjava učesnika saobraćajne nezgode sa ostalim materijalnim elemenata iz Spisa, neusaglašenost u pogledu tragova saobraćajne nezgode, neusaglašenost povreda učesnika saobraćajne nezgode sa mehanizmom i načinom nastanka saobraćajne nezgode, kao i međusobna neusaglašenost oštećenja na vozilima koja su navodno učestvovala u saobraćajnoj nezgodi.

Izjave učesnika saobraćajne nezgode često ne odgovaraju načinu na koji je nezgoda nastala. Naime, učesnici saobraćajne nezgode se trude da saobraćajnu nezgodu opišu na način koji je za njih najprihvatljiviji odnosno najpovoljniji. Često pokušavaju svojim izjavama da navedu veštaka na pogrešno razmišljanje, odnosno teže da veštaka svojim izjavama navedu da doneše pogrešne zaključke o uzrocima i okolnostima pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda, a u cilju naplate štete, na vozilu i/ili vozilima od odgovarajućeg osiguravajućeg društva, za saobraćajnu nezgodu za koju sami učesnici saobraćajne nezgode snose odgovornost. U većini slučajeva izjave (dva ili više) učesnika saobraćajne nezgode su međusobno usaglašene, a međusobno neusaglašene sa ostalim materijalnim elementima iz Spisa.

Analizom tragova saobraćajne nezgode moguće je doći do zaključka o uzrocima i okolnostima pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda. Tragovi saobraćajne nezgode mogu ukazati na tok i dinamiku nastanka saobraćajne nezgode, na mesto sudara, način kretanja učesnika saobraćajne nezgode pre i posle nastanka nezgode.

Prilikom analize tragova saobraćajne nezgode, nije redak slučaj da veštak uoči određene neusaglašenosti. Osim analize neusaglašenosti, potrebno je da veštak objasni neusaglašenost u Nalazu i mišljenju, ali i analizira uzrok neusaglašenosti. Neusaglašenost tragova može nastati kao namera u cilju prikrivanja stvarnih tragova saobraćajne nezgode, odnosno kao greška uviđajne ekipe prilikom fiksiranja tragova saobraćajne nezgode ili nestručnošću uviđajne ekipe. Bilo da je u pitanju namera, odnosno greška neusaglašenost tragova može veštaka doveсти u zabludu u vezi sa utvrđivanjem uzroka i okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda, odnosno od uočenih neusaglašenosti zavisi i rezultat analize saobraćajne nezgode. Neusaglašenost može nastati ukoliko lokacija traga nije odgovarajuća, ukoliko trag ne treba da nastane, ukoliko ne treba da nastane trag tog oblika, ne treba da nastane trag te dužine itd.

Čest slučaj predstavljaju i povrede učesnika saobraćajne nezgode koje po vidu, lokaciji i težine ne odgovaraju stvarnom nastanku saobraćajne nezgode (težina povreda ne odgovara jačini sudara, vrsta povreda ne odgovara vrsti sudara, lokacija povreda ne odgovara vrsti sudara itd.).

Prilikom detaljne analize materijalnih elemenata iz Spisa, odnosno Zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode kao i fotografija Fotodokumentacije utvrđuje se smer delovanja sile na vozilo, intenzitet, lokacija i oblik oštećenja. Samo detaljnom analizom oštećenja nastalih na vozilu, odnosno detaljna i uporedna analiza oštećenja nastalih na vozilima dolazi se do zaključka da li oštećenja na vozilima odgovaraju pravcu i smeru delovanja deformacionih sila, odnosno da li oblik i intenzitet nastalih oštećenja na vozilu odgovaraju stvarnom nastanku saobraćajne nezgode.

2. PRIMERI KARAKTERISTIČNIH ANALIZA VERODOSTOJNOSTI NASTANKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

U nastavku rada biće prikazani primeri analize verodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode koje su obrađene na Institutu saobraćajnog fakulteta u Beogradu.

2.1. PRIMER - Zaključci doneti uporednom analizom oštećenja

U Zapisniku o uviđaju, u delu koji se odnosi na opis oštećenja GOLF-a, navedeno je: „...*oštećena je zadnja desna bočna strana i zadnji levi točak...*“.

„...Detaljnog i uporednom analizom fotografija Fotodokumentacije nalazimo da je zadnji desni blatobran GOLF-a oštećen u vidu deformacija lima delovanjem sile u različitim smerovima i pravcima, sa centrom udara na nekoliko različitih mesta...“



Slika 2.

„...Prednji deo prednjeg levog blatobrana GOLF-a je deformisan delovanjem sile u smeru od levog ka desnom boku GOLF-a...U Zapisniku o uviđaju, u delu koji se odnosi na opis oštećenja AUDI-ja, navedeno je: „...oštećen je prednji desni deo vozila, prednja oba vazdušna jastuka, prednje vetrobransko staklo...“.



Slika 3.

„Na osnovu detaljne i uporedne analize fotografija Fotodokumentacije nalazimo da je na AUDI-ju oštećen prednji desni deo, odnosno prednji desni čošak. Prednji desni blatobran AUDI-ja je deformisan delovanjem sile u različitim pravcima i smerovima, sa centrom udara na nekoliko različitih mesta... Prednji donji deo prednjeg desnog blatobrana AUDI-ja je deformisan delovanjem sile ukoso, približno u smeru od prednjeg donjeg dela prednjeg desnog blatobrana ka zadnjem gornjem delu prednjeg levog blatobrana AUDI-ja...“.



Slika 4.

„...Prednji gornji deo prednjeg desnog blatobrana AUDI-ja je deformisan delovanjem sile ukoso, približno u smeru od gornjeg dela prednjeg desnog čoška AUDI-ja ka sredini levog boka AUDI-ja. Gornji deo prednjeg desnog blatobrana AUDI-ja, u visini sredine prednjeg desnog blatobrana (posmatrano podužno), deformisan je delovanjem sile ukoso, približno u smeru od gornjeg dela prednjeg desnog blatobrana ka donjem delu prednjeg levog blatobrana AUDI-ja.

“Rub” prednjeg desnog blatobrana AUDI-ja je u visini sredine prednjeg desnog blatobrana (posmatrano podužno) deformisan delovanjem sile u smeru od levog ka desnom boku AUDI-ja.

Na prednjem delu prednjeg desnog blatobrana AUDI-ja i u visini sredine prednjeg desnog blatobrana (posmatrano podužno) nalazimo tragove nalik na tragove grebanja.

Prednja ivica poklopca motornog prostora AUDI-ja, u visini prednjeg desnog fara, je deformisana i potisнута ka zadnjem delu AUDI-ja, delovanjem sile u smeru od prednjeg desnog ka zadnjem levom delu AUDI-ja. Na desnom delu poklopca motornog prostora AUDI-ja nalazimo tragove nalik na tragove grebanja.

Prednji desni far AUDI-ja je “polomljen” i ne nalazi se u ležištu. Desni deo prednjeg branika AUDI-ja je oštećen, i to tako što na desnom delu prednjeg branika nalazimo tragove nalik na tragove grebanja. U Zapisniku o uviđaju, u delu koji se odnosi na opis oštećenja FIAT-a, je navedeno: „...oštećena je zadnja desna bočna strana...“

„...Ako bi u ovoj saobraćajnoj nezgodi došlo do sudara prednjeg desnog čoška AUDI-ja i zadnjeg desnog dela GOLF-a, tada bi na GOLF-u morala nastati oštećenja većeg intenziteta i drugačijeg oblika ili bi na AUDI-ju morala nastati oštećenja manjeg intenziteta koja bi po obliku odgovarala udaru u zadnji desni bok GOLF-a. Detaljnom i uporednom analizom oštećenja prednjeg desnog dela AUDI-ja i zadnjeg desnog dela GOLF-a nalazimo da su oštećenja prednjeg desnog dela AUDI-ja nastala kao posledica delovanja sile i u smeru od prednjeg ka zadnjem delu AUDI-ja i u smeru od desnog ka levom boku AUDI-ja i u smeru od gornjeg ka donjem delu AUDI-ja, sa centrima udara na nekoliko različitih mesta, a što ne odgovara udaru AUDI-ja u bok GOLF-a koji je približno ravnog vertikalnog oblika. Drugim rečima na zadnjem desnom boku GOLF-a ne postoje delovi u sudaru sa kojima bi mogla nastati oštećenja prednjeg desnog čoška AUDI-ja vidljiva na fotografijama Fotodokumentacije...“.

„...Detaljnog i uporednom analizom oštećenja AUDI-ja i GOLF-a nalazimo da oštećenja prednjeg desnog čoška AUDI-ja i zadnjeg desnog boka GOLF-a (vidljiva na fotografijama Fotodokumentacije) nisu nastala kao posledica sudara prednjeg desnog čoška AUDI-ja i zadnjeg desnog boka GOLF-a...“

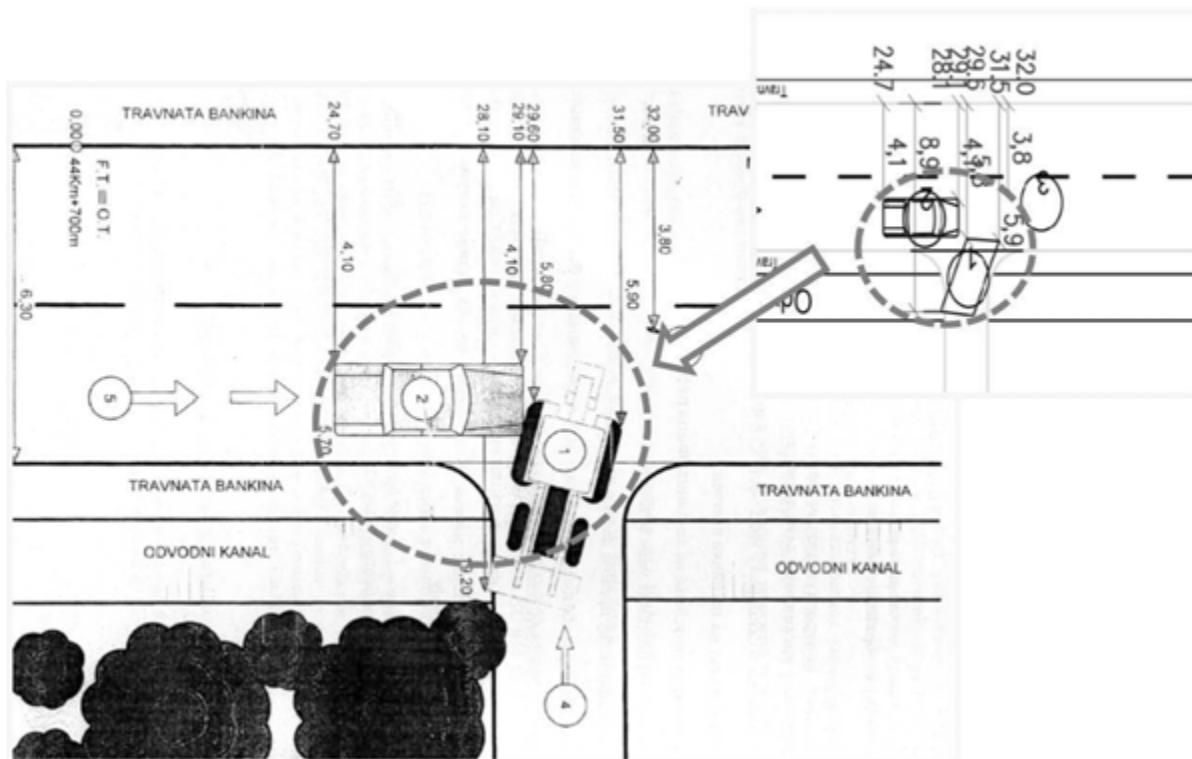
„....Detaljnom analizom fotografija Fotodokumentacije, nismo našli prepreke u koje bi udario AUDI prednjim desnim čoškom, na putu od zaustavne pozicije GOLF-a do zaustavne pozicije AUDI-ja. Drugim rečima detaljnom i uporednom analizom oštećenja AUDI-ja i GOLF-a, kao i fotografija Fotodokumentacije (međusobnih pozicija zaustavljenih vozila i izgleda lica mesta) nismo našli prepreku u sudaru sa kojom bi nastala oštećenja prednjeg desnog dela AUDI-ja niti oštećenja zadnjeg desnog dela GOLF-a...“

„...Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih dokaza iz analizirane dokumentacije, nalazimo da povrede učesnika ove saobraćajne nezgode navedene u Zapisniku o uviđaju nisu mogle nastati u ovakovom sudaru...“.

2.2. PRIMER - Zaključci doneti uporednom analizom tragova i oštećenja

„...U Zapisniku o uviđaju saobraćajne nezgode, u delu koji se odnosi na oštećenja, navedeno je da su na KRAMER-u nastala oštećenja: „*zadnji desni točak, i osovina upravljača na zadnjoj strani...*“ , dok su na MERCEDES-u nastala oštećenja: „...*poklopac motora, hladnjak, prednji vezni lim, prednji farovi, levi i desni prednji blatobrani, prednji airbegovi, zadnji branik ...*“ ...“

„...Na osnovu detaljne analize materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno Zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode u kojem su opisana oštećenja MERCEDES-a i KRAMER-a, nalazimo da opisana oštećenja odgovaraju sudaru čeonog dela MERCEDES-a sa zadnjim delom desnog boka KRAMER-a, pri čemu se ne može izvršiti detaljnija uporedna analiza oštećenja na MERCEDES-u i KRAMER-u jer u Spisu nema fotografija oštećenja MERCEDES-a i KRAMER-a....“



Slika 5.

„...Na osnovu detaljne i uporedne analize podataka iz Zapisnika o uviđaju i Skice lica mesta, nalazimo da položaj MERCEDES-a i KRAMER-a ucrtan u Skici lica mesta ne odgovara merama iz Zapisnika o uviđaju, odnosno merama upisanim u Skici lica mesta. Naime, crtanjem Situacionog plana lica mesta nezgode u razmeri, a prema merama iz Zapisnika o uviđaju, odnosno merama upisanim u Skici lica mesta, nalazimo da na zaustavnim pozicijama ne bi došlo do preklapanja čeonog dela MERCEDES-a sa KRAMER-om...“

Imajući prethodno u vidu, ne može se na osnovu uporedne analize oštećenja MERCEDES-a i KRAMER-a sa jedne i pozicija fiksiranih Zapisnikom o uviđaju sa druge strane, potvrditi da je došlo do sudara MERCEDES-a sa KRAMER-om tako da u sudaru nastanu oštećenja poklopca motornog prostora i prednjeg levog blatobrana, jer prema zaustavnim pozicijama ne bi ni došlo do preklapanja čeonog dela MERCEDES-a sa KRAMER-om (Vidi Situacioni plan lica mesta nezgode), pa čeoni deo MERCEDES-a, a posebno prednji levi blatobran ne bi mogli biti oštećeni...“

2.3. PRIMERI - Zaključci doneti uporednom analizom oštećenja i verodostojnosti navoda učesnika o nastanku nezgode

„...Detaljnom i uporednom analizom oštećenja MERCEDES-a i BMW-a saobraćajno-tehničkim veštačenjem se ne može potvrditi da je došlo do sudara između MERCEDES-a i BMW-a, a kako to navode vozač MERCEDES-a i vozač BMW-a...“

по мојој процени Ненад је управљао брзином сигурно од 160 км на сат, а с друге стране, то возило је имало проблема са кочницама, није било на сервису, јер је тај аутомобил пре тога био хаварисан, поправљан, па је након тога Ненад то возило узео од мене, а с друге стране гуме на том аутомобилу су биле ћелаве, а напред сам навео да је и коловоз био влажан и када је Ненад мене хтео да обиђе, закачио ме је предњим делом сувозачеве стране, тј. предњим делом маске, испред гуме ћошком возила и откинуо ми је леви точак. Возило се дестабилизовало, ударио сам десном страном у банкину и ту ми је оштећено крило, десна предња и десна задња врата и задњи део маске, а затим, како нисам имао предњу леву гуму, возило је проклизало и прешло преко коловоза и зауставило се на супротну страну банкине у

Slika 6.

„...Naime, ako bi došlo do sudara prednjeg desnog dela MERCEDES-a sa prednjim levim тоčkom BMW-a, tako da prednji levi тоčак BMW-a буде „otkinut“, тада би и на prednjem desnom делу MERCEDES-a морала nastati оштећења приближно истог интензитета...а што ово не је био случај јер у предnjem desnom делу MERCEDES-a нема интензивних оштећења...“



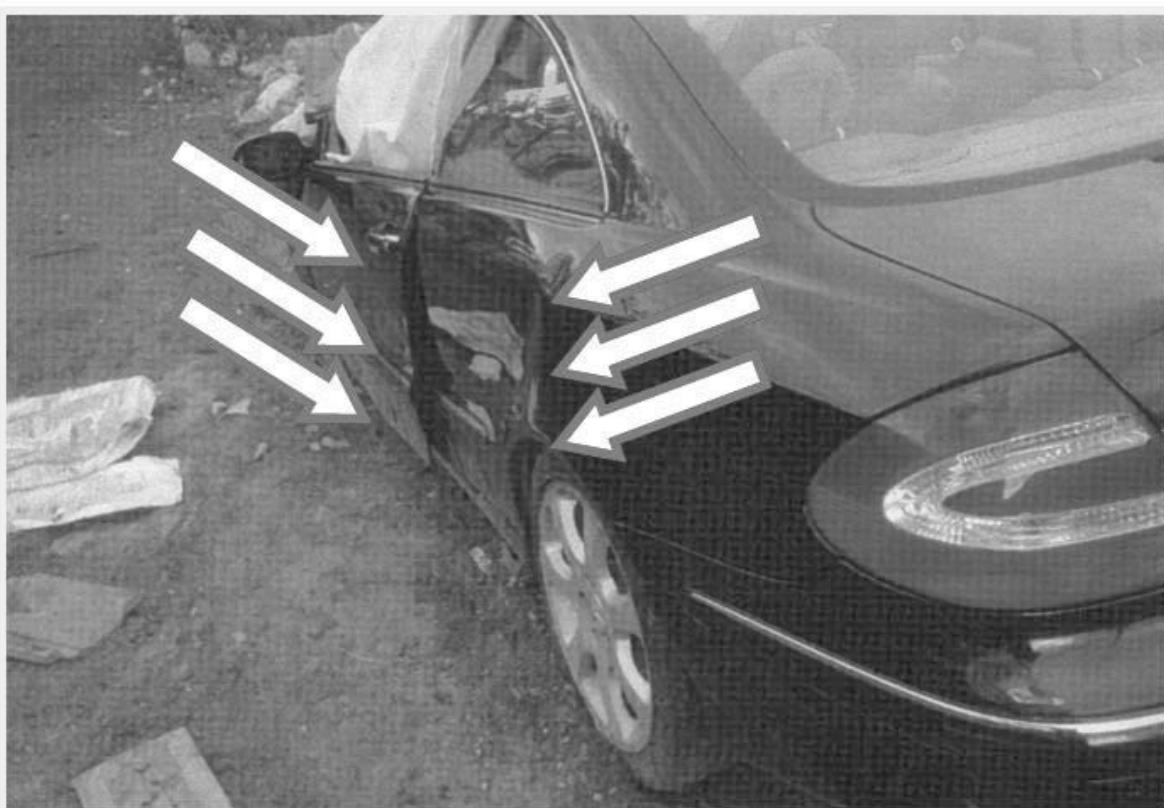
Slika 7.

„...Sa druge strane, ako bi došlo do udara BMW-a ili nekog drugog vozila u levi bok MERCEDES-a, a shodno navodima vozač MERCEDES-a...tada bi na ivici levih vrata MERCEDES-a morala nastati oštećenja delovanjem sile ka prednjem delu MERCEDES-a, a što ove nije bio slučaj, jer ivica levih vrata MERCEDES-a nije intenzivno oštećena. S obzirom na to, oštećenje zadnjeg dela levog boka MERCEDES-a ne bi moglo nastati usled sudara sa prednjim desnim delom BMW-a ili drugog vozila koje se u tom trenutku kreće brže od MERCEDES-a...“

сам ја стао на пумпи. Ту где сам претекао [] пут је прав, постоји испрекилана линија и дозвољено је претицање и нисам имао ни једно возило у сусрет. Када сам претекао [] наставио сам да возим својом траком и у својој траци нисам имао никога испред себе и на једном осетио сам удар у ауту, као да ме је неко ударио са стране и то удар у леву страну возила, мада у то нисам сигуран. Мислим да су ми се од тог удара отворили ваздушни јастуци – АБ (аероег) и ништа више нисам видeo испред себе, знат да је била нека прашина по ауту и да нисам видео кроз

Slika 8.

„...Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno oštećenja MERCEDES-a i BMW-a, izjava svedoka i fotografija Fotodokumentacije, nema karakterističnih tragova na MERCEDES-u i BMW-u na osnovu kojih bi bilo moguće potvrditi tok i dinamiku kretanja MERCEDES-a i BMW-a, a prema izjavi vozača BMW-a. Naime, na vozilima nismo našli karakteristična oštećenja koja bi odgovarala izjavi vozača BMW-a...“



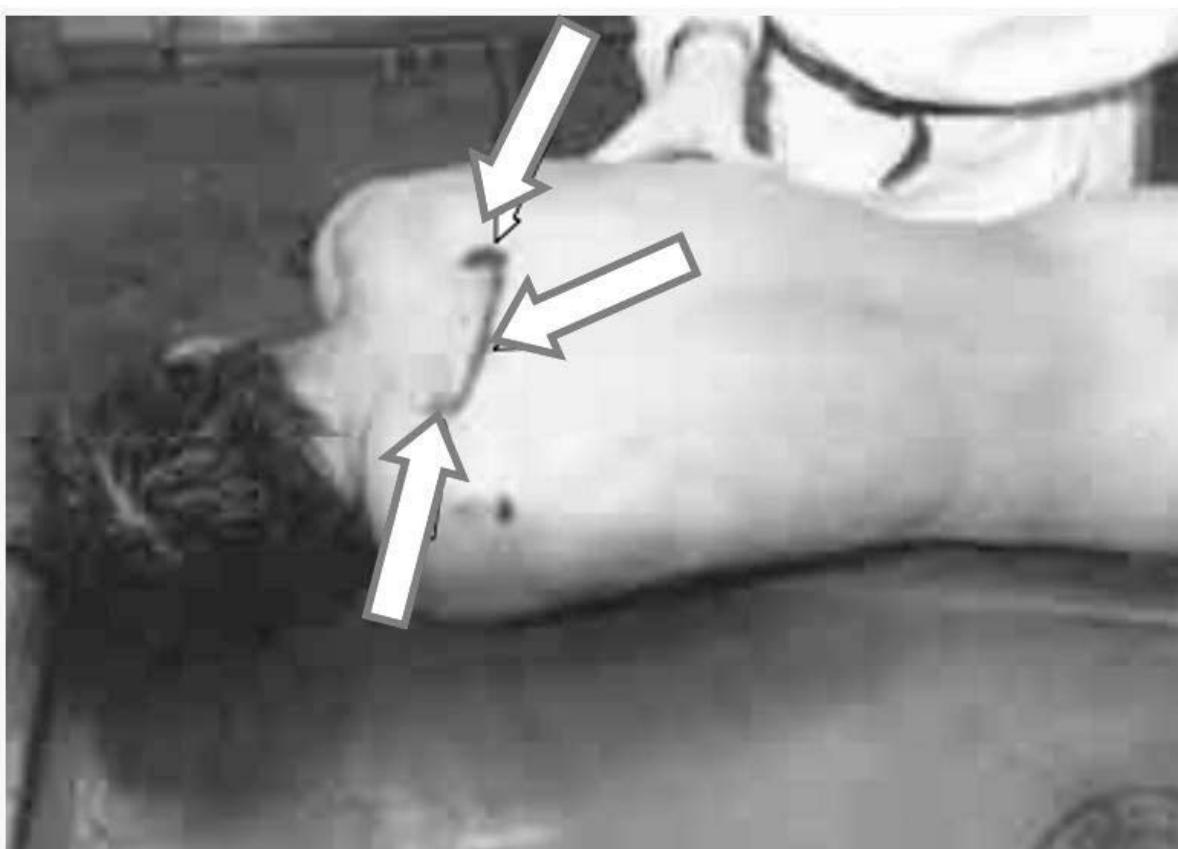
Slika 9.

„...Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, saobraćajno-tehničkim veštačenjem nije moguće pouzdano i precizno utvrditi okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda, pa će to Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja. Naime, u Spisu nema karakterističnih deformacija i tragova na MERCEDES-u i BMW-u na osnovu kojih bi bilo moguće utvrditi način kretanja MERCEDES-a i BMW-a neposredno pre nezgode, kao i da li je došlo do

kontakta MERCEDES-a i BMW-a, pa će to Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja...“

2.4. PRIMER - Zaključci doneti uporednom analizom tragova i povreda učesnika saobraćajne nezgode

„...Imajući u vidu povredu, u obliku latiničnog slova „U“, na leđima XXXXX, mišljenja smo da ova povreda na telu XXXXX nije mogla da nastane od spoljašnjeg ogledala vozila koje se kreće, tj od spoljašnjeg ogledala koja bi u momentu udara u telo bilo na vozilu. Uporedno analizirajući povredu po lokaciji (visini od stopala i širini od ivica povrede do boka tela) i po obliku (konstrukciji i obliku spoljašnjih ogledala) mišljenja smo da ova povreda nije nastala od spoljašnjeg ogledala vozila koje se u trenutku udara u telo nalazilo na vozilu. S obzirom da se donja ivica povrede nalazi 143 cm od stopala pešaka, to ova povreda ne bi mogla da nastane od vozila čija se donja ivica poljašnjeg ogledala nalazi na više ili manje od 143 cm od podloge. Kako se kod putničkih automobila spoljašnje ogledalo nalazi na visini manjoj od 143 cm i kako se kod teških teretnih vozila i autobusa (osim „doubledecker“-a) spoljašnje ogledalo nalazi na visini većoj od 143 cm, to ova povreda ne bi mogla nastati od putničkih automobila i teških teretnih vozila i autobusa...“



Slika 10.

„...Analizirajući povredu, u obliku latiničnog slova „U“, na leđima XXXXX po obliku, mišljenja smo da ova povreda nije nastala od spoljašnjeg ogledala koje se nalazi na vozilu. Naime, analizirajući spoljašnja ogledela po obliku i konstrukciji, nismo našli spoljašnje ogledalo čiji bi oblik i konstrukcija, prednje strane odgovarali ovoj povredi. Ako bi ova povreda nastala od spoljašnjeg ogledala koje se nalazi na vozilu, tada bi spoljašnje ogledalo moralo da bude pričvršćeno za vozilo sa gornje strane ogledala, tako da donja i bočna strana spoljašnjeg ogledala budu slobodne. Međutim, spoljašnja ogledala koja su pričvršćena samo sa gornje strane imaju donju prednju stranu zaobljenu, pa na telu, s obzirom na položaj tela u trenutku udara (položaja tela približan upravan ivicama mehaničkog oruđa), ne mogu da ostave oštре ivice kakva je povreda, u obliku latiničnog slova „U“, na leđima XXXXX. Sa druge strane, ako bi spoljašnje ogledalo bilo vezano nosačima

sa donje i/ili bočne strane, tada bi na telu pored povrede, u obliku latiničnog slova "U", morale da nastanu i povrede od nosača, a kakve nismo našli pored povrede, u obliku latiničnog slova "U", na leđima XXXX...."

„...Imajući u vidu da je XXXXX zadobio povrede sa smrtnim ishodom u vidu rascepa krvnih sudova osnove mozga, prekid kičmene moždine i prelom kičmenog stuba, mišljenja smo da povrede ovakvog stepena težine nisu mogle da nastanu od spoljašnjeg ogledala koje se nalazi na vozilu. Naime, posmatrano sa aspekta pasivne bezbednosti saobraćaja, a s obzirom da su spoljašnja ogledala najistureniji delovi vozila, spoljašnja ogledala su tako konstruisana da pri udaru dolazi do njihovog pomeranja, savijanja i otpadanja, pa imajući to vidu, mišljenja smo da povrede, prekid kičmene moždine i prelom kičmenog stuba, nisu mogле da nastanu od spoljašnjeg ogledala. Ako bi došlo do sudara spoljašnjeg ogledala i tela XXXXX, tada bi s obzirom na poziciju povrede, u obliku latiničnog slova "U", na leđima XXXXX i smer delovanja sile mehaničkog oruđa došlo do "trzaja" glave unazad i do udara temenog dela glave u spoljašnje ogledalo, a samim tim i do povreda na temenom delu glave, a takve povrede nisu nađene na glavi XXXXX. Povrede u predelu desnog potiljačnog dela i potpuni prelom vratnog dela kičmenog stuba između IV i V vratnog pršljena (gde su kičmena moždina i njene ovojnice potpuno prekinute), odgovaraju povredama koje nastaju pri naglom "trzaju" glave unazad bez udara u prepreku, a što i navodi, lekar veštak, XXXXX, specijalista sudske medicine, U NALAZU I MIŠLJENJU od XXXXX godine: „... Krvni podliv u predelu glave je primarni krvni podliv u predelu vrata i prelom vrata je nastao u toku nanošenja povreda u predelu grudnog koša, po principu intenzivnog istezanja vrata u primarnom kontaktu....“

„...S obzirom da na temenom delu glave nema povrede koje bi morale da nastanu ako bi došlo do udara donje ivice spoljašnjeg ogledala u visini povrede (u obliku latiničnog slova "U") i kako povrede desnog potiljačnog dela i potpuni prelom vratnog dela kičmenog stuba između IV i V vratnog pršljena, odgovaraju "trzaju" glave, to povrede XXXXX ne odgovaraju povredama koje bi nastale u sudaru sa spoljašnjim ogledalom koje se nalazi na vozilu....“

„...Povreda, u obliku latiničnog slova "U", na leđima XXXXX, po našem mišljenju, bi mogla da nastane od mehaničkog oruđa (predmeta) čiji je profil u obliku latiničnog slova "U". Sa druge strane, ukoliko bi se takvo mehaničko oruđe nalazilo na vozilu, tada po našem mišljenju povrede koje je zadobio XXXXX ne bi odgovarale mehaničkom oruđu koje se nalazi na vozilu i čiji je profil u obliku latiničnog slova "U". Naime, ukoliko bi povreda, u obliku latiničnog slova "U", na leđima XXXXX nastala od mehaničkog oruđa koje se nalazi na vozilu i čiji je profil u obliku latiničnog slova "U", tada bi brzina vozila na kojem bi se nalazilo mehaničko oruđe, po našem mišljenju bila najviše 20 km/h, ali pri brzini do 20 km/h, po našem mišljenju ne bi moglo doći do prekida kičmene moždine i preloma kičmenog stuba. Sa druge strane, ukoliko bi brzina vozila na kojem se nalazi mehaničko oruđe, čiji je profil u obliku latiničnog slova "U", bila veća od 20 km/h, tada bi, po našem mišljenju, deo tela u blizini povrede, u obliku latiničnog slova "U", na leđima XXXXX morao biti utisnut, tj došli bi do prekida kičmene moždine i/ili preloma kičmenog stuba i na mestu gde je delovalo mehaničko oruđe, a što ovde nije bio slučaj....“



Slika 11.

„...Imajući u vidu izgled (sasušenih ivica) povrede, u obliku latiničnog slova "U", na leđima XXXXX, mišljenja smo da ova povreda nije nastala ni od spoljašnjeg ogledala koje se nalazi na vozilu, ni od mehaničkog oruđa koje se nalazi na vozilu, čiji je profil u obliku latiničnog slova "U". Naime kako su sa prednje strane kod spoljašnjeg ogledala ivice zaobljene, to od spoljašnjeg ogledala koje se nalazi na vozilu, ne bi mogla da nastane povreda sa ovako oštrim ivicama. Sa druge strane ukoliko bi ova povreda nastala od mehaničkog oruđa koje se nalazi na vozilu, čiji je profil u obliku latiničnog slova "U", tada bi ivice tog mehaničkog oruđa morale biti "oštре" pa bi i na oče (jakni i dukserici) morale da nastanu oštećenja "cepanje i usecanje" sličnog oblika kao i povreda, a kakva analizom oče XXXXX nismo našli....“

„...Ukoliko bi došlo do sudara spoljašnjeg ogledala (koje se nalazi na vozilu) ili mehaničkog oruđa (koje se nalazi na vozilu, čiji je profil u obliku latiničnog slova "U"), tada bi došlo do odbacivanja tela XXXXX unapred od mesta sudara, pa bi s obzirom na to došlo do trenja između podloge i oče i tela XXXXX, kao i do oštećenja oče i povreda na telu XXXXX, koji bi odgovarali suljanju tela po asfaltnoj podlozi. Analizom oče i povreda na telu XXXXX, nismo našli oštećenja i povrede koje bi odgovarale suljanju tela (oče) po podlozi, a koje bi morale nastati pri suljanju tela po asfaltnoj podlozi. U zoni mesta nezgode nismo ni pronašli tragove dospevanja tela na zaustavnu poziciju, a koji nastaju pri suljanju tela o asfaltnu podlogu. ..“



Slika 12.

„...Analizom povreda na telu XXXXX, nismo našli povrede koje bi odgovarale udaru glave o podlogu, a kakve nastaju pri dospevanju tela i udaru o asfaltnu podlogu. Imajući u vidu Zapisnik o uviđaju u kom je navedeno da je na licu mesta zatečen XXXXX "...koji je prvi ugledao telo pešaka na kolovozu... i da je video pešaka na kolovozu na istom mestu ali u drugom položaju, tačnije da je pešak ležao na boku licem okrenut prema bankini sa sa telo malo zgrčenim i desnom rukom prebačenom glave...", kao i fotografije sa obdukcije mišljenja smo da su, na mestu gde je zatečeno telo XXXXX, morali da ostanu tragovi krvi. Naime kako se na fotografijama sa obdukcije vide tragovi krvi na nosu i desnoj strani lica, to su, po našem mišljenju, tragovi krvi morali da ostanu i na mestu gde je zatečeno telo XXXXX...".

„...Analizom svih okolnosti nastanka ovog događaja mišljenja smo da povrede XXXXX nisu nastale na mestu gde je zatečeno telo XXXXX jer nedostaju karakteristični tragovi koji bi morali ostati na licu mesta. Povrede XXXXX nisu nastale od spoljašnjeg ogledala i mehaničkog oruđa koje bi se nalazilo na vozilu, zato što ne odgovaraju sudaru sa spoljašnjim ogledalom vozila koje se kreće i sudaru sa mehaničkim oruđem koje se nalazi na vozilu, čiji je profil u obliku latiničnog slova "U" i zato što nedostaju karakteristični tragovi

na odeći i telu koji bi morali nastati pri suljanju tela po asfaltnoj podlozi. Drugim rečima, povrede na telu XXXXX nisu nastale od vozila i na mestu gde je zatečeno telo XXXXX...".

2.5. PRIMER - Zaključci doneti uporednom analizom oštećenja i primenom programa PC Crash

„...Na osnovu detaljne analize materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno fotografija Fotodokumentacije, nalazimo da je MERCEDES-u deformisan levi bok, u predelu zadnjih levih vrata, pri čemu je karakteristično oštećenje nastalo delovanjem deformacionih sila, od levog ka desnom boku MERCEDES-a...“



Slika 13.



Slika 14.

....Osim deformacija koje se nalaze u predelu levih vrata, na fotografijama Fotodokumentacije našli smo i tragove grebanja ... kao i oštećenja nastala usled aktiviranja vazdušnih jastuka..."



Slika 15.

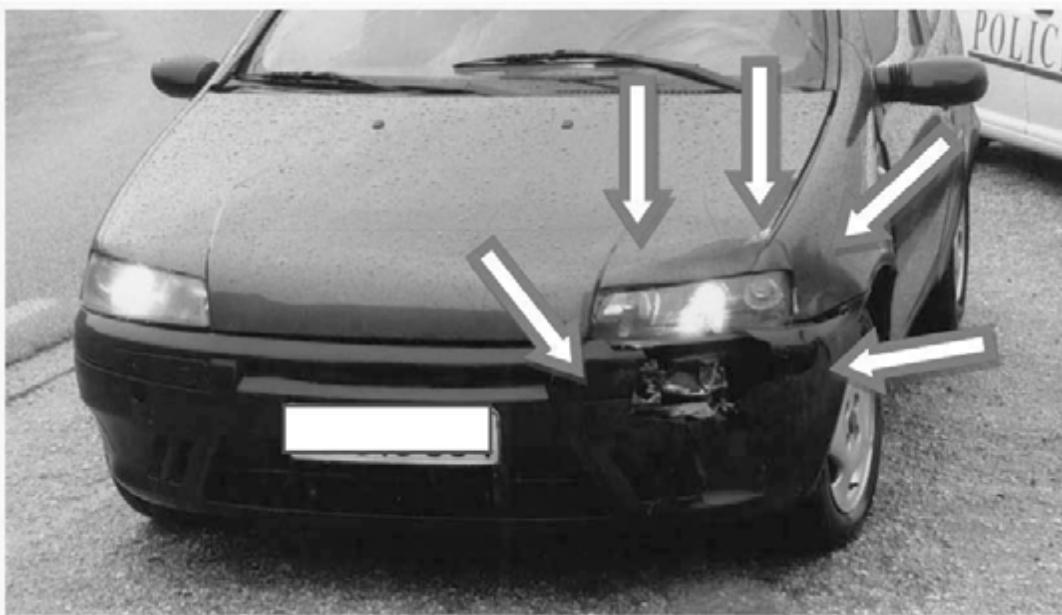


Slika 16.



Slika 17.

„...FIAT je oštećen u predelu prednjeg levog čoška, pri čemu je oštećenje nastalo delovanjem sile od prednjeg levog čoška FIAT-a ka motornom prostoru...“

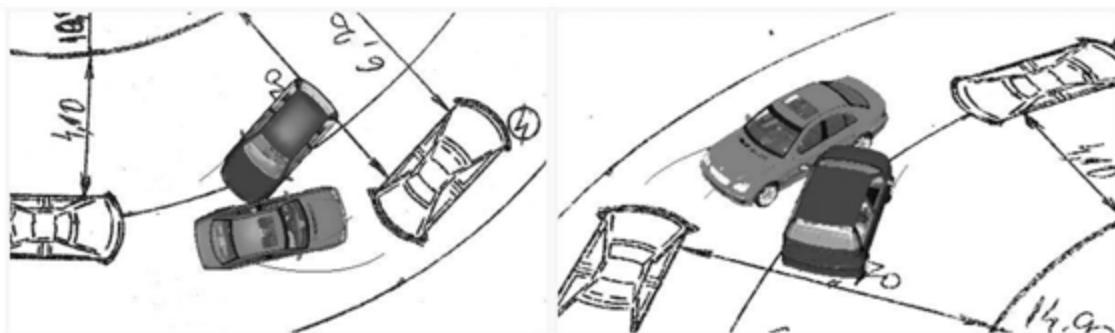


Slika 18.

„...Na osnovu uporedne analize oštećenja FIAT-a i MERCEDES-a, nalazimo da sva uočena oštećenja nisu nastala u ovom sudaru, odnosno ne potiču iz ove nezgode. Naime, sva intenzivna oštećenja bočnog dela MERCEDES-a ne odgovaraju svim oštećenjima prednjeg levog čoška FIAT-a koja nisu ravnomerna, već su najintenzivnija ispod prednjeg levog fara FIAT-a.“

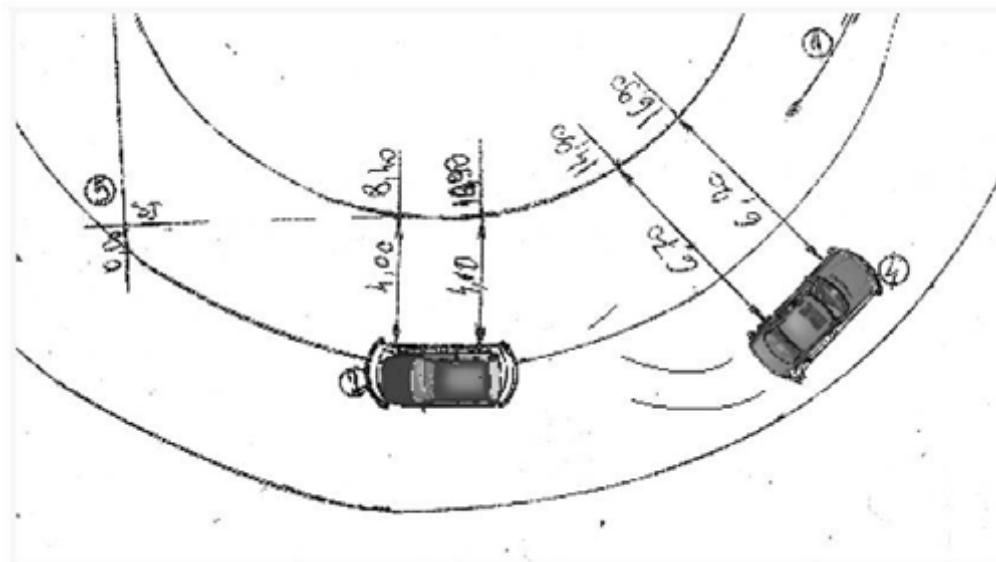
„...Naime, uzimajući u obzir da su zadnja leva vrata MERCEDES-a oštećena intenzivno u donjem delu, gde su izraženi i tragovi grebanja, to bi s obzirom na oštećenja MERCEDES-a, na prednjem levom čošku FIAT-a morala da nastanu odgovarajuća intenzivna oštećenja, a što ovde nije bio slučaj, jer na prednjem levom čošku branika FIAT-a ne postoje oštećenja koja po visini i intenzitetu odgovaraju tragovima grebanja i deformacijama na donjem delu levih bočnih vrata MERCEDES-a...“

„...Imajući u vidu lokaciju oštećenja i zaustavne pozicije FIAT-a i MERCEDES-a, primenom programa PC Crash sproveli smo analizu ove nezgode, pa bi mesto sudara FIAT-a i MERCEDES-a bilo u blizini zaustavnih pozicija FIAT-a i MERCEDES-a...“



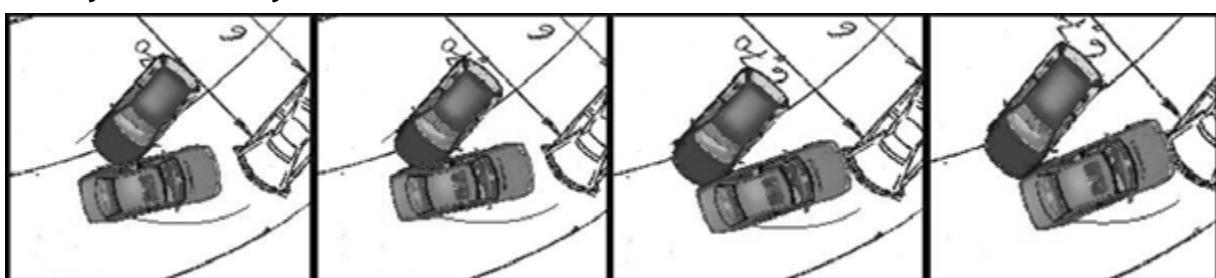
Slika 19.

„...FIAT i MERCEDES bi na zaustavne pozicije dospeli pri brzini FIAT-a u trenutku sudara od 25 km/h i brzini MERCEDES-a od 22 km/h...“



Slika 20.

„...Analizom oštećenja FIAT-a i MERCEDES-a, nalazimo da brzini FIAT-a u trenutku sudara od 25 km/h i brzini MERCEDES-a od 22 km/h, ne odgovara intenzitet i položaj oštećenja bočnog dela MERCEDES-a. Naime, ako bi došlo do sudara u zoni prednjeg levog čoška FIAT-a sa levim, zadnjim vratima MERCEDES-a, tako da dođe do deformacija i grebanja u donjem delu zadnjih vrata MERCEDES-a, tada bi morala nastati oštećenja približno istog intenziteta, što ovde nije bio slučaj, jer u zoni prednjeg levog čoška FIAT-a nema intenzivnih oštećenja. Nalazimo da na prednjem, donjem, levom čošku FIAT-a nisu nastala takva oštećenja koja bi mogla po intenzitetu, visini i položaju odgovarati svim oštećenjima u donjem delu zadnjih levih vrata MERCEDES-a...“



Slika 21.

„...Na osnovu detaljne i uporedne analize svih materijalnih elemenata iz Spisa, uz pri-menu programa PC Crash, nalazimo da bi došlo do sudara prednjeg levog čoška FIAT-a sa levim zadnjim vratima MERCEDES-a i to tako što bi došlo do intenzivnih deformacija zadnjih levih vrata i zadnjeg levog blatobrana MERCEDES-a, dok bi na FIAT-u nastala intenzivna oštećenja po levom prednjem čeonom delu i levom blatobranu, a što ovde nije bio slučaj...“

3. ZAKLJUČAK

Da bi se utvrdili uzroci i okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda potrebno je izvršiti detaljnu i uporednu analizu svih materijalnih elemenata koji se nalaze u Spisu. Pouzdanost sprovedene analize nastanka saobraćajne nezgode uzročno je vezana za kvalitet materijalnih elemenata iz Spisa i vrstu analize koju je moguće sprovesti na osnovu materijalnih elemenata. Čest je slučaj da se na osnovu jednog materijalnog elementa može potvrditi ili isključiti nastanak nezgode, dok je u nekim slučajevima potrebna uporedna analiza dva ili više elementa.

U analiziranim primerima Nalaza i mišljenja veštaka Instituta Saobraćajnog fakulteta pokazano je da se detaljnom i uporednom analizom elemenata iz Spisa mogu uočiti neusaglašenosti vezane za izjave učesnika saobraćajne nezgode, neusaglašenosti vezane za oštećenja vozila, neusaglašenosti vezane za tragove saobraćajne nezgode i neusaglašenosti vezane za povrede učesnika saobraćajne nezgode. Na osnovu neusaglašenosti veštaci saobraćajne struke dolaze do zaključka na osnovu kojih se dokazuje da se saobraćajna nezgoda dogodila, odnosno da se nije dogodila na način koji je naveden u uviđajnoj dokumentaciji.

Detaljno i kvalitetno urađena analiza svake saobraćajne nezgode, a pogotovu nezgoda koje se nisu dogodile na način koji je naveden u uviđajnoj dokumentaciji, pomaže osiguravajućim kompanijama da smanje broj prevara i spreče isplatu lažnih šteta.

4. LITERATURA

- [1] Dragač R, Vujanić M. BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA II DEO, Saobraćajnih fakultet u Beogradu, Beograd, 2002.
- [2] Vujanić M. i dr., PRIRUČNIK ZA SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKA VEŠTAČENJA 96, Beograd, 1996.
- [3] Vujanić M. i dr., PRIRUČNIK ZA SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKA VEŠTAČENJA 2009, TSG, Beograd, 2009.
- [4] Vujanić M. i dr., ZBORNIK PRIMERA NALAZA I MIŠLJENJA VEŠTAKA, Opasne situacije i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode (prevare u osiguranju), Zlatibor, 2010.
- [5] Lipovac, K., BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA, Javno preduzeće Službeni list SRJ, Beograd, 2008. (p218- p251).
- [6] Lipovac, K., KRIMINALISTIČKO SKICIRANJE- LICA MESTA SAOBRAĆAJNE NEZGODE, Viša škola unutrašnjih poslova, Beograd, 1991.
- [7] Lipovac, K., UVIĐAJ SAOBRAĆAJNIH NEZGODA- ELEMENTI SAOBRAĆAJNE TRASOLOGIJE, Viša škola unutrašnjih poslova, Beograd, 2000.
- [8] Lipovac, K., UVIĐAJ SAOBRAĆAJNIH NEZGODA- IZRADA SKICA I SITUACIONIH PLANOVA, Viša škola unutrašnjih poslova, Beograd, Zemun, 1994.
- [9] Ekspertize Instituta Saobraćajnog fakulteta u Beogradu.
- [10] Ekspertize Traffic Safety Group.