

ПРОВЕРА ВЕРОДОСТОЈНОСТИ НАСТАНКА ШТЕТНОГ ДОГАЂАЈА

THE AUTHENTICATION OF THE HARMFUL EVENT

Милан Вујанић¹; Тихомир Ђурић²; Милорад Цвијан³

Резиме: Стручна и квалитетна анализа омогућава откривање оних који покушавају да преваре Осигуравајуће куће, пријављивањем штетних догађаја који се стварно нису догодили, или пријављивањем настанка штетног догађаја на начин који није могућ, а у циљу наплате непостојеће штете или штете која није наплатива у нормалном легалном поступку. Стручним радом лица у осигуравајућим кућама и вештачењима саобраћајних незгода у судским поступцима могуће је често спречити такве намере и покушаје.

Лица која се баве оваквим анализама морају да поседују стручна знања и вештине које ће омогућити да открију преваре, односно испитају веродостојност настанка незгоде тј. штетног догађаја.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: ВЕШТАЧЕЊЕ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, АНАЛИЗА ОШТЕЋЕЊА, АНАЛИЗА ТРАГОВА, АНАЛИЗА ИСКАЗА, ВЕРОДОСТОЈНОСТ НАСТАНКА НЕЗГОДЕ, ОДНОСНО ШТЕТНОГ ДОГАЂАЈА, ПРЕВАРЕ

Abstract: Professional and quality analysis enables detecting those who try to fraud insurance companies by reporting harmful events which did not happen, or reporting the occurrence of those events in a way they are impossible to happen, all that in order to get money for non-existent damage or a damage which cannot be paid in normal legal procedure. Professional work of people in insurance companies and the expertise of traffic accidents in Court procedures make it possible to stop those kinds of intentions and efforts. People who do these kind of analysis have to have technical knowledge and skills which enable them to detect the frauds, or examine the credibility of the occurrence of an accident or harmful event.

KEY WORDS: TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISE, DAMAGE ANALYSIS, MARK ANALYSIS, STATEMENT ANALYSIS, CREDIBILITY OF THE ACCIDENT OCCURENCE OR HARMFUL EVENT,

¹ Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и друмска возила, vujanic@mail.com

² Саобраћајни факултет у Добоју, mrđitiho@teol.net

³ Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и друмска возила, zizam@open.telekom.rs

1. УВОД

Често се догађа, а нарочито за потребе Осигуравајућих кућа, да поред класичних анализа саобраћајних незгода, вештак саобраћајно-техничке струке мора да испита и веродостојност настанка незгоде, односно штетног догађаја. Овакве анализе заснивају се најчешће на упоредним анализама повреда учесника незгоде, оштећења возила и затечених трагова, а у већини саобраћајно-техничких вештачења постоје и ситуације у којима је, на основу анализе доказа, могуће искључити наводе учесника и/или сведока о настанку незгоде. За резултат оваквих анализа се може рећи да је пропорционалан квалитету увиђајне документације.

С обзиром на то, као и на квалитет увиђајне документације, вештак саобраћајно-техничке струке ће моћи да у неким случајевима потврди или да искључи настанак незгоде или настанак незгоде на одређен начин. Понекад нема довољно материјалних елемената да би вештак могао поуздано да потврди, али ни да искључи настанак незгоде, односно штетног догађаја на описан начин.

2. ПРИМЕРИ ПОКУШАЈА ПРЕВАРЕ

Овај рад приказује анализиране случајеве за неколико Осигуравајућих кућа, где је вршена упоредна анализа, како оштећења, тако и трагова и исказа учесника или сведока.

У примеру који следи приказујемо ситуацију када оштећења возила не одговарају судару, а искази се такође могу искључити што се тиче судара оба возила.

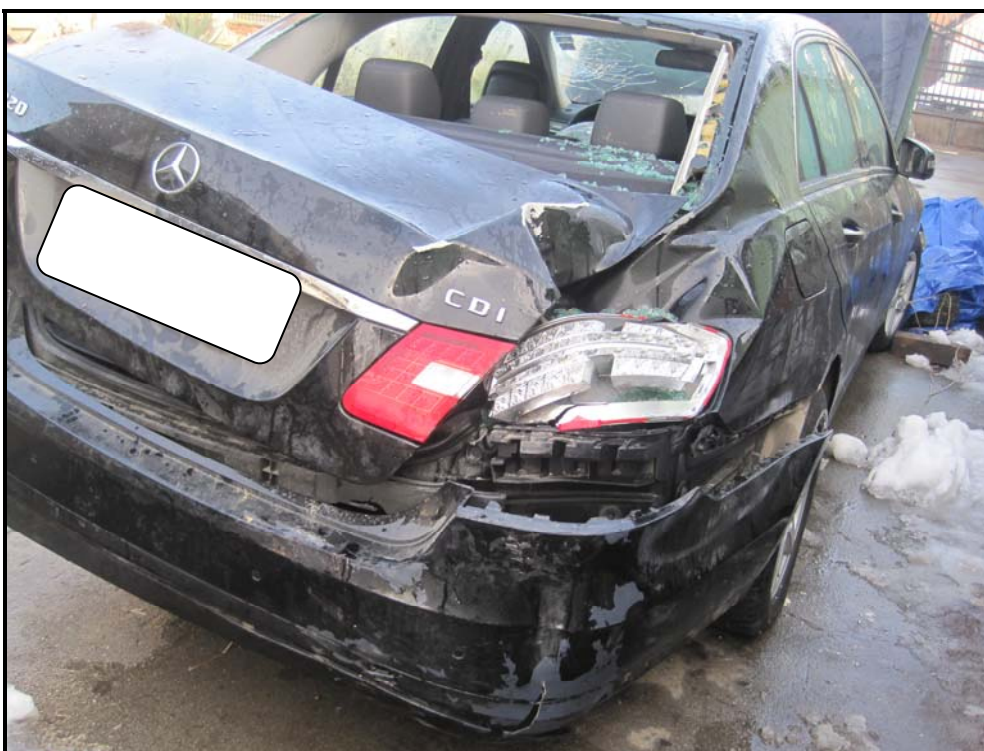


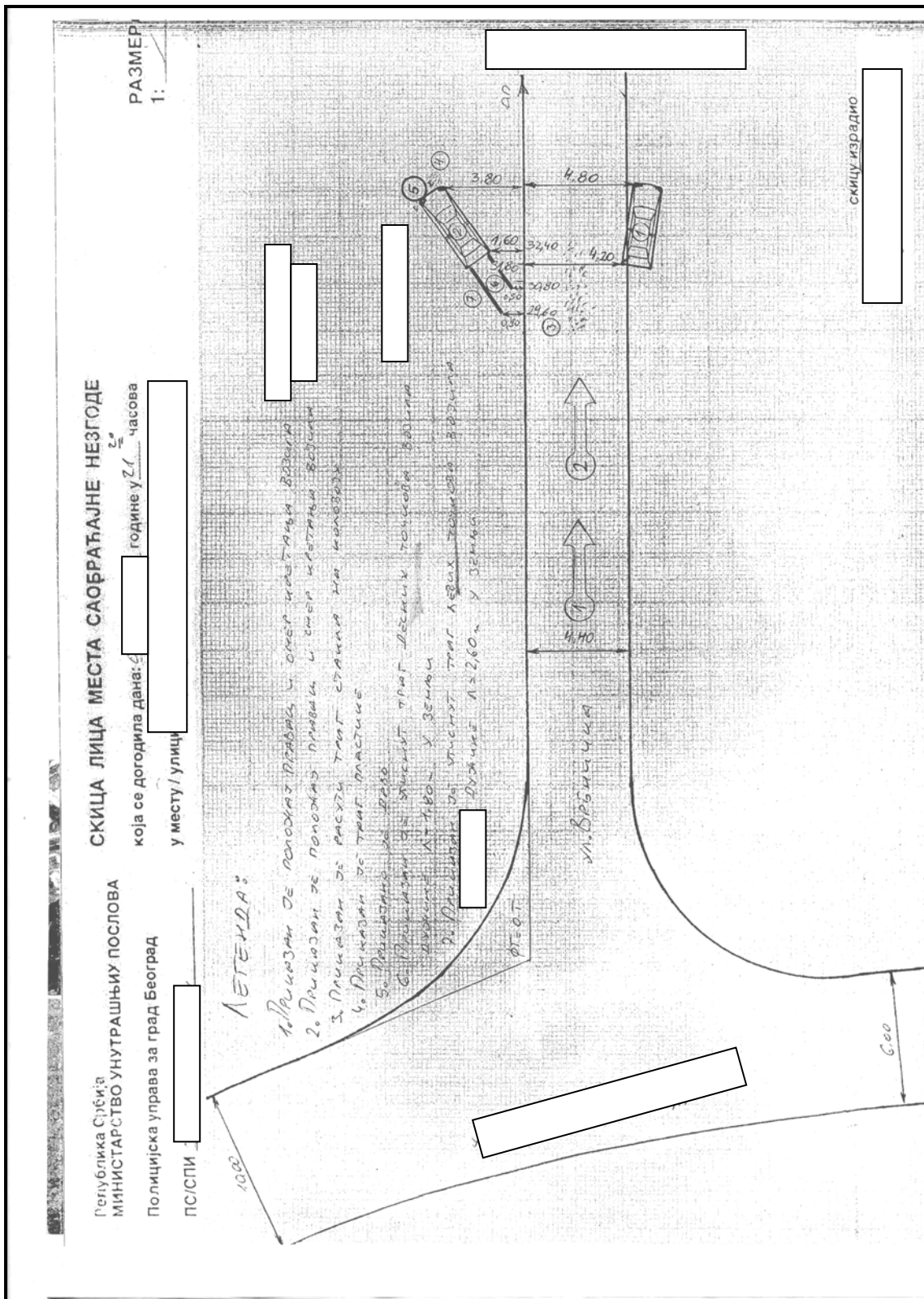


"На основу детаљне и упоредне анализе оштећења TOYOTE и GOLF-а, као и позиција приказаних у увиђајној документацији налазимо да оштећења левог предњег дела GOLF-а не одговарају оштећењима на левом боку TOYOTE, односно на најистуренијем делу предњег левог ћошка GOLF-а (посматрано попречно) нема деформација које би, по нашем мишљењу, морале бити лако уочљиве ако би дошло до судара TOYOTE и GOLF-а, на начин наведен у увиђајној документацији."

У следећем примеру приказујемо ситуацију где се саобраћајна незгода није догодила на начин описан у анализираној документацији.



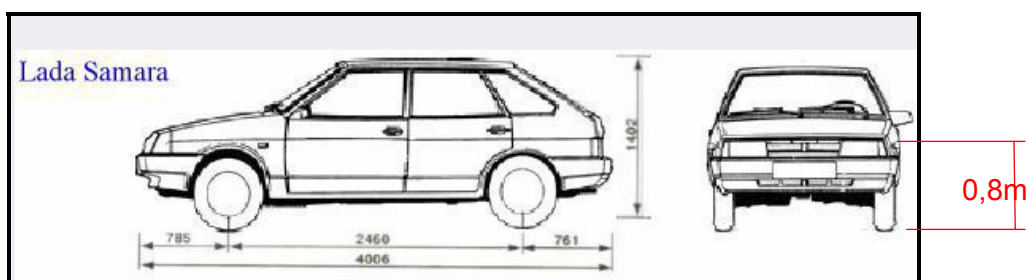




"На основу детаљне и упоредне анализе материјалних доказа из анализиране документације налазимо да оштећења на десном делу поклопца пртљажног простора и на горњем делу задњег десног блатобрана MERCEDES-а не могу настати као последица судара MERCEDES-а и LADE на начин описан у анализираној документацији. Оштећење на десном делу поклопца пртљажног простора је настало деловањем силе у смеру од десног ка левом боку MERCEDES-а, док је оштећење на горњем делу задњег десног блатобрана настало деловањем силе укоса, и то у смеру од десног ка левом боку MERCEDES-а и у смеру од горњег ка доњем делу MERCEDES-а.

Оштећење десног дела поклопца моторног простора MERCEDES-а и горњег дела задњег десног блатобрана би одговарало удару MERCEDES-а у препреку чији се доњи крај налази на висини од најмање 0,9 m (што смо проценили на основу висине MERCEDES-а и позиције оштећења на MERCEDES-у).

Уколико би до судара MERCEDES-а и LADE дошло на начин наведен у анализираној документацији тада би на задњем десном делу MERCEDES-а морала настати лако уочљива карактеристична оштећења која би одговарала судару предњег левог ћошка LADE и задњег десног ћошка MERCEDES-а, а што овде није био случај. Наиме, ако би у овој саобраћајној незгоди дошло до судара предњег левог ћошка LADE и задњег десног ћошка MERCEDES-а, тада на MERCEDES-у не би могла настати оштећења на задњем десном делу (видљива на фотографијама Фотодокументације) јер се горња ивица предњег левог ћошка LADE налази на мањој висини од висине на којој се налазе оштећења задњег десног дела MERCEDES-а.



Слика бр. 12

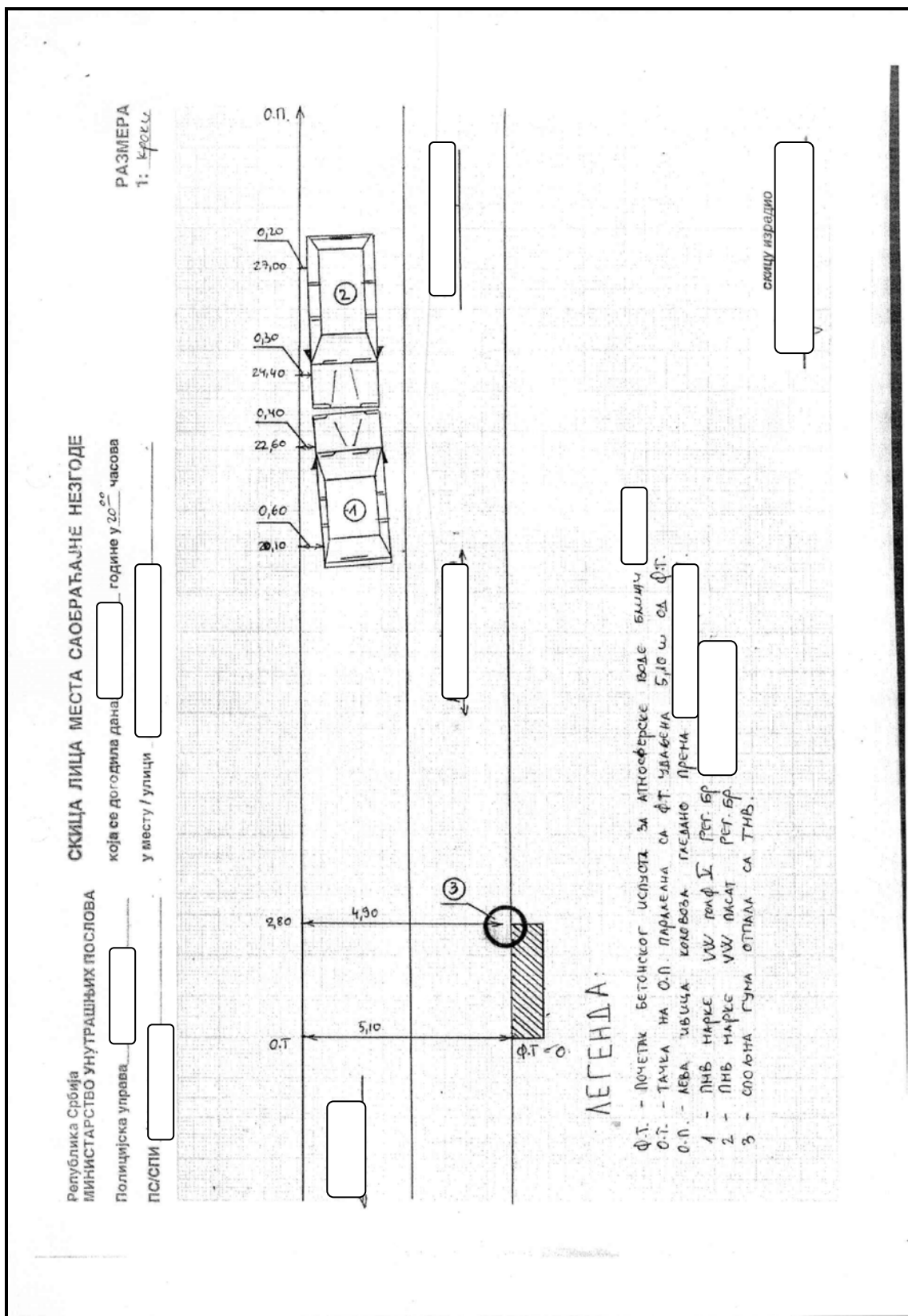
Предња ивица поклопца моторног простора LADE се налази на око 0,8 m изнад подлоге, док се задња ивица поклопца пртљажног простора MERCEDES-а налази на око 1 m изнад подлоге (што смо измерили са скица LADE и MERCEDES-а).

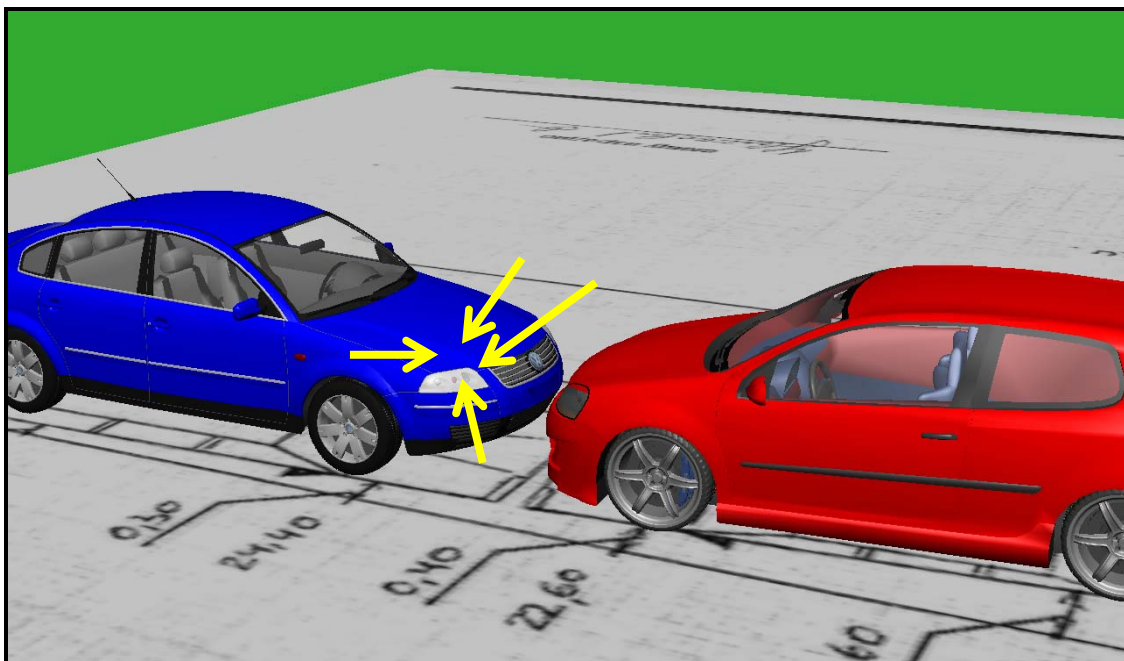
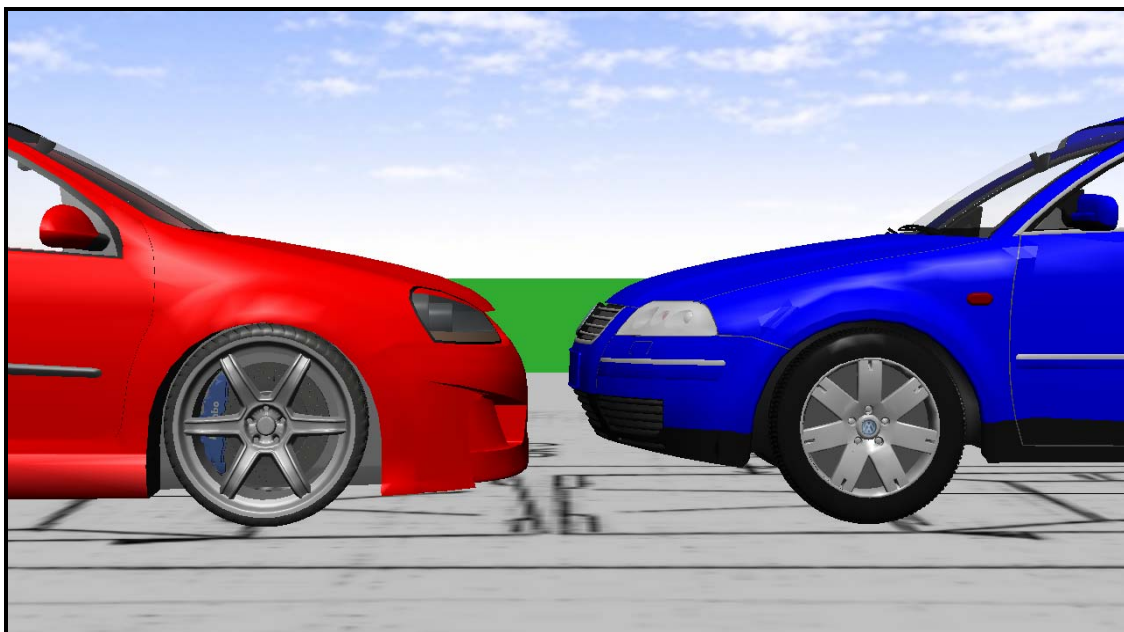
Како се задња ивица поклопца пртљажног простора MERCEDES-а налази на већој висини од предње ивице поклопца моторног простора LADE, то оштећења на задњем десном делу MERCEDES-а нису могла настати као последица судара предњег левог ћошка LADE и задњег десног дела MERCEDES-а (види слике бр. 12)."

У следећем примеру приказујемо да оштећења оба аутомобила видљива на фотографијама, не одговарају начину судара ова два аутомобила описаном документацијом.

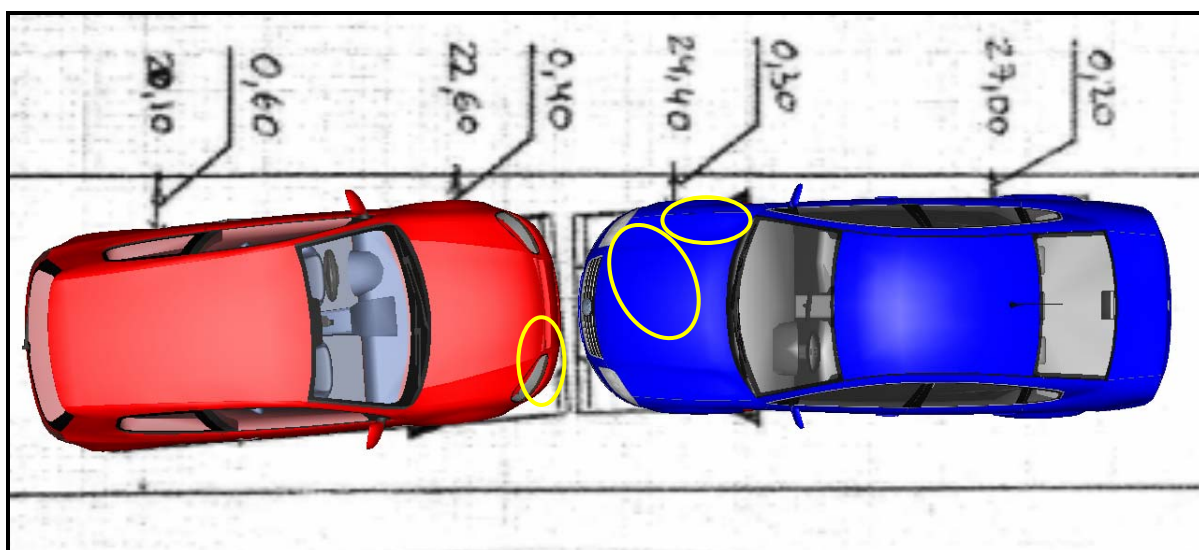
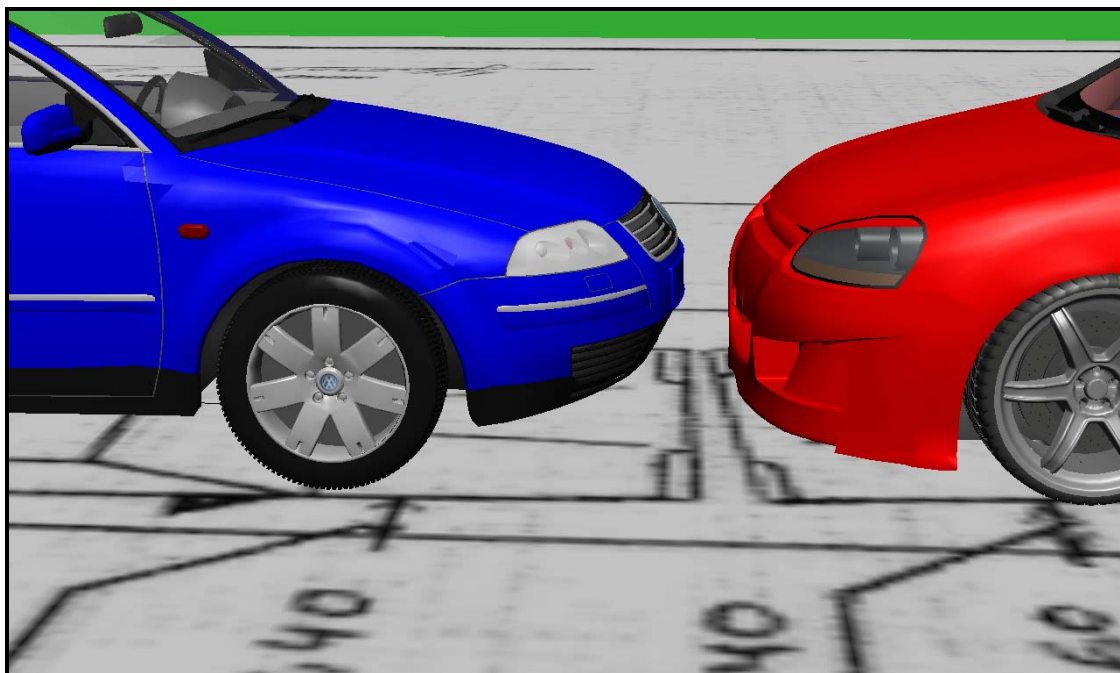








" Анализом оштећења PASSAT-а, нашли смо да су оштећења предњег десног дела поклопца моторног простора PASSAT-а настала деловањем сила у различитим правцима и смеровима, и то од горњег ка доњем делу и од доњег ка горњем делу PASSAT-а. Ако би до судара GOLF-а и PASSAT-а дошло на начин описан у анализираној документацији, тада би на чеоном делу GOLF-а и PASSAT-а морала настати лако уочљива оштећења и то настала деловањем силе од предњег ка задњем делу GOLF-а и од предњег ка задњем делу PASSAT-а.



Ако би до судара предњег дела GOLF-а и предњег дела PASSAT-а дошло на начин наведен у анализираној документацији, тада, као последица судара предњег дела GOLF-а и предњег дела PASSAT-а, на предњем десном блатобрану не би могла настати оштећења видљива на анализираним фотографијама (односно фотографијама оштећења GOLF-а и PASSAT-а). Наиме, оштећења предњег десног блатобрана PASSAT-а (видљива на фотографијама датим у анализираној документацији) су настала деловањем сила у различитим смеровима, са центром удара на неколико различитих места, што не одговара оштећењима која би настала у судару чеоног дела GOLF-а и чеоног дела PASSAT-а на начин наведен у анализираној документацији."

3. ЗАКЉУЧАК

Стручна и квалитетна анализа начина настанка саобраћајне незгоде, компаративним и детаљним анализама повреда, оштећења, трагова и околности настанка саобраћајне незгоде, омогућава откривање оних који покушавају да преваре Осигуравајуће куће, пријављивањем штетних догађаја који се стварно нису догодили, или пријављивањем настанка штетног догађаја на начин који није могућ, а у циљу наплате непостојеће штете или штете која није наплатива у нормалном легалном поступку. Стручним радом лица у осигуравајућим кућама и вештачењима саобраћајних незгода у судским поступцима могуће је често спречити такве намере и покушаје.

Лица која се баве оваквим анализама (вештаци машинске и саобраћајно-техничке струке и проценитељи) морају да поседују буду обучени, тренирани и да поседују уско стручна знања и вештине које им омогућавају да открију преваре, односно провере веродостојност настанка штетног догађаја.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] ЕКСПЕРТИЗЕ TSG-а
- [2] Зборник примера I Радионица, Радионица за осигураваче, Београд, мај 2011
- [3] Зборник радова са IX Симпозијума, Златибор, новембар 2010

