

# СПЕЦИФИЧНИ СЛУЧАЈЕВИ ПРЕВАРА У ОСИГУРАЊУ

## SPECIFIC CASES OF FRAUDERY IN INSURANCE

Милан Божовић<sup>1</sup>; Марко Трифуновић<sup>2</sup>; Емир Смаиловић<sup>3</sup>

X Симпозијум  
"Анализа сложених саобраћајних незгода  
и превара у осигурању"

**Резиме:** Последњих година уочен је повећан број захтева за исплати штете настале у саобраћајним незгодама које се нису додали, или које се нису могле додати на описан начин. Утврђивање финираних саобраћајних незгода засновано је на анализи целокупне увиђајне документације, посебну пажњу приликом анализе саобраћајних незгода са материјалном штетом потребно је посветити оштећењима, траговима и изјавама учесника саобраћајне незгоде и њиховој међусобној усклађености, односно неопходно је уочити и упоредити карактеристичне трагове или оштећења. С обзиром на наведене проблеме, у овом раду су приказани примери анализе оштећења, трагова и изјава учесника саобраћајних незгода, као и начин за потврђивање или искључивање настанка саобраћајне незгоде.

**КЉУЧНЕ РЕЧИ:** НАСТАНАК САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, ОШТЕЋЕЊА, ТРАГОВИ, ИЗЈАВЕ УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

**Abstract:** In the last couple of year, the number of requests for payment of damages increased, concerning the damages in traffic accidents which did not happen, or could not happen in a certain way. Determination of the fraud accidents is based on the analysis of complete documentation. Special attention in the analysis of traffic accident with material damage should be given to the damages, marks and statements of the participants of the accident and their mutual compatibility, so it is necessary to notice and compare specific marks or damages. Concerning the above mentioned problems, this paper shows the examples of the analysis of damages, marks and statements of the participants of traffic accidents, as well as the way to confirm or rule out the occurrence of traffic accident.

**KEY WORDS:** OCCURRENCE OF TRAFFIC ACCIDENT, DAMAGES, MARKS, STATEMENTS OF THE PARTICIPANTS OF TRAFFIC ACCIDENT

<sup>1</sup> Traffic Safety Group, d.o.o., Beograd, [m.bozovic@tsgserbia.com](mailto:m.bozovic@tsgserbia.com)

<sup>2</sup> Traffic Safety Group, d.o.o., Beograd, [marko.trifunovic01@gmail.com](mailto:marko.trifunovic01@gmail.com)

<sup>3</sup> [smailovicemir@gmail.com](mailto:smailovicemir@gmail.com)

## **1. УВОД**

Полиса осигурања власника или корисника моторног возила одговорности за случај штете причине трећем лицу у саобраћају, обавезан је документ за регистрацију возила. Осигурање од аутоодговорности је потребно ради обезбеђења економске сигурности за штету која може, али не мора настати. Наиме, да би заштитили трећа лица од последица саобраћајне незгоде, власници, односно корисници моторних возила, обавезни су да склопе уговор о осигурању аутоодговорности, чиме је осигурана накнада за штете које настају као последица саобраћајних незгода. Овај склопљен уговор о осигурању аутоодговорности штити осигуранике, а отвара и могућности за злоупотребу. Злоупотребе се најчешће односе на потраживање накнаде за штету која није настала у наведеној саобраћајној незгоди.

Последњих година учестала је појава саобраћајних незгода које се нису догодиле на начин како то наводе "учесници" незгоде. Саобраћајне незгоде које се нису догодиле пријављују се ради потраживања накнаде за штету која није настала у наведеној саобраћајној незгоди.

Утврђивање превара у осигурању је засновано на анализи оштећења, трагова и изјава учесника незгоде, односно на доказивању да карактеристични трагови не одговарају другим карактеристичним траговима наведеним у увијајној документацији и(ли) да се саобраћајна незгода није могла догодити на описан начин.

## **2. ОШТЕЋЕЊА**

Анализом оштећења учесника незгоде могуће је доћи до закључка да ли су оштећења могла настати на описан начин, као и да ли карактеристична оштећења одговарају другим карактеристичним оштећењима, на основу којих је могуће потврдити или искључити да ли се саобраћајна незгода догодила на описан начин. Оштећења учесника незгоде могу указивати на сударни положај, брзине учесника незгоде као и начин кретања.

### **2.1. Пример 21:**

У овој наводној саобраћајној незгоди учествовали су CITROEN и SAAB, при чему је наводно дошло до судара предњег левог ћошка CITROEN-а и левог бока SAAB-а.

#### **2.1.1. Оштећења CITROEN-а и SAAB-а**

*У Извештају о саобраћајној незгоди је на месту предвиђеном за описивање видљивих оштећења, за оштећења CITROEN-а наведено: "...предњи леви угаони део браник...".*



Слика бр. 1

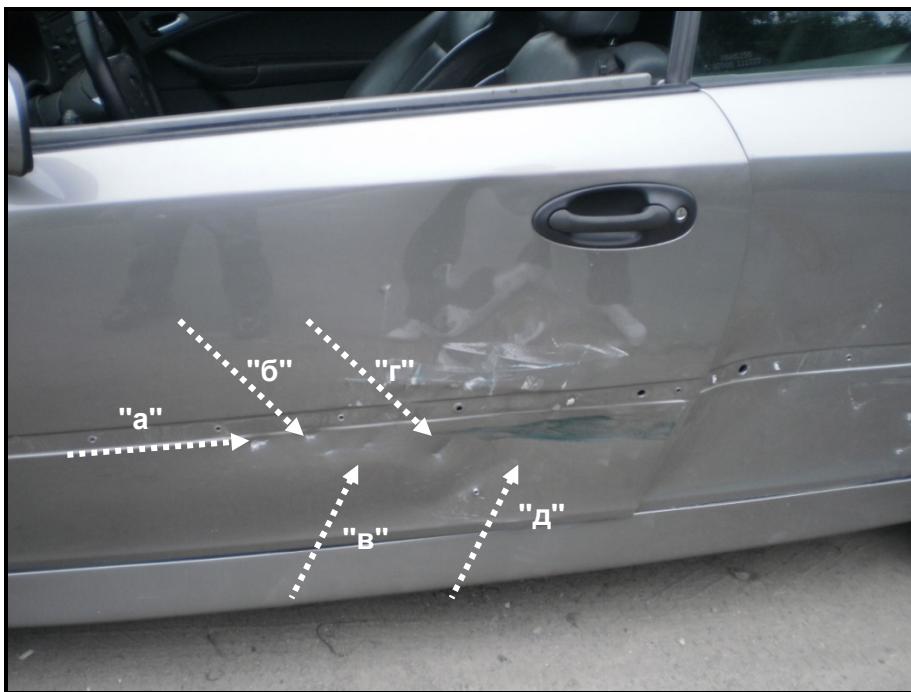
Детаљном и упоредном анализом фотографија оштећења CITROEN-а, на предњем бранику CITROEN-а, у висини предњег левог ћошка, налазимо трагове налик на трагове гребања (види Слику бр. 1).

Детаљном анализом фотографија оштећења SAAB-а, налазимо да је лим на левим вратима деформисан деловањем сила у различитим правцима, са центрима удара на неколико различитих места (види слике бр. 2 и бр. 3).

На левим вратима SAAB-а, и то на око 0,5 м изнад подлоге и на око 0,6 м (што смо проценили са фотографија оштећења SAAB-а) испред задње ивице левих врата SAAB-а, налазимо оштећење у виду деформације лима настало деловањем силе приближно у смеру од левог ка десном боку SAAB-а (види позицију "а" на Слици бр. 3).

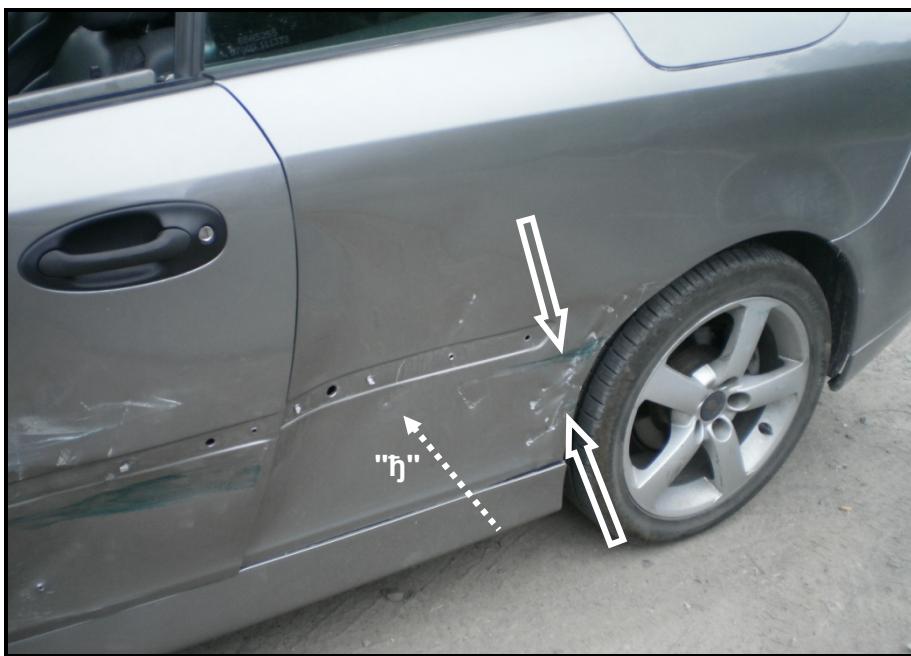


Слика бр. 2



Слика бр. 3

На око 0,5 м изнад подлоге и на око 0,6 м (што смо проценили са фотографија оштећења SAAB-а) испред задње ивице левих врата SAAB-а, налазимо оштећење левих врата SAAB-а у виду деформације лима настало деловањем силе приближно у смеру од левог ка десном боку SAAB-а (види позицију "б" на Слици бр. 3).



Слика бр. 4

На левим вратима SAAB-а и то на око 0,5 м изнад подлоге и на око 0,5 м (што смо проценили са фотографија оштећења SAAB-а) испред задњег дела левих врата SAAB-а, налазимо оштећење у виду деформације лима настало деловањем силе приближно у смеру од левог ка десном боку SAAB-а (види позицију "в" на Слици бр. 3).

На око 0,4 m изнад подлоге и на око 0,4 m (што смо проценили са фотографија оштећења SAAB-а) испред задње ивице левих врата SAAB-а, налазимо оштећења левих врата SAAB-а у виду деформације лима настало деловањем силе приближно у смеру од левог ка десном боку SAAB-а (види позицију "г" на Слици бр. 3).

На задњем делу левих врата SAAB-а налазимо оштећење у виду деформације лима настало деловањем силе укоса, приближно у смеру од задњег дела левих врата ка задњем десном делу SAAB-а, са центром удара на око 0,3 m изнад подлоге и на око 0,3 m (што смо проценили са фотографија оштећења SAAB-а) испред задње ивице левих врата SAAB-а (види позицију "д" на Слици бр. 3).

Предњи део задњег левог блатобрана SAAB-а је оштећен и то тако што је лим потиснут ка десном боку SAAB-а, са центром удара на око 0,5 m изнад подлоге и на око 0,4 m (што смо проценили са фотографија оштећења SAAB-а) иза задње ивице левих врата SAAB-а (види позицију "ђ" на Слици бр. 4).

У наведеном примеру је на основу оштећења видљивих на анализираним фотографијама било могуће закључити да оштећења предњег левог ћошка CITROEN-а не одговарају по обиму и интензитету оштећењима левог бока SAAB-а. Наиме, ако је на лева врата SAAB-а деловало више сила различитог интензитета и смера, налазимо да таква оштећења не одговарају оштећењима предњег левог ћошка CITROEN-а.

## 2.2. Пример 22:

У овој саобраћајној незгоди су учествовали BMW и JEEP, при чему је наводно дошло до судара левог бока BMW-а и задњег левог ћоша JEEP-а.

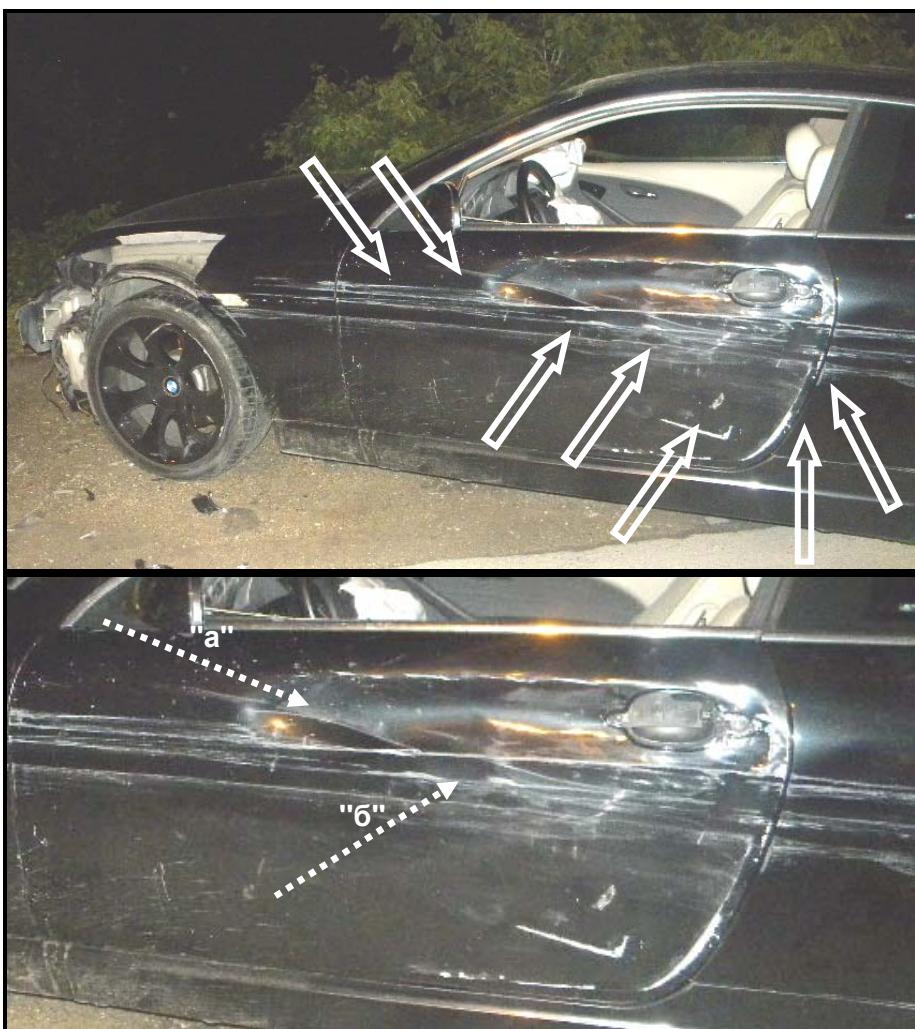
*Детаљном и упоредном анализом фотографија Фотодокументације налазимо да предњи део предњег левог блатобрана BMW-а недостаје. На задњем делу предњег левог блатобрана BMW-а, и то на око 0,8 m (што смо проценили са фотографија Фотодокументације) изнад подлоге налазимо трагове налик на трагове гребања (види Слику бр. 5).*



Слика бр. 5

*На основу детаљне и упоредне анализе фотографија Фотодокументације налазимо да су лева врата BMW-а оштећена и то тако што је лим левих врата потиснут ка путничком простору BMW-а. Оштећења левих врата се пружају од предњег дела левих врата и то од око 0,8 m (што смо проценили са фотографија Фотодокументације) испред задње ивице левих врата (на 0,9 m изнад подлоге) до задње ивице левих врата (види позицију "а" на Слици бр. 6).*

На око 0,8 m (што смо проценили са фотографија Фотодокументације) изнад подлоге и на око 0,5 m испред задње ивице левих врата BMW-а налазимо оштећење левих врата BMW-а налик на деформацију лима насталу деловањем сile у смеру од левог ка десном боку BMW-а (види позицију "б" на Слици бр. 6).



Слика бр. 6

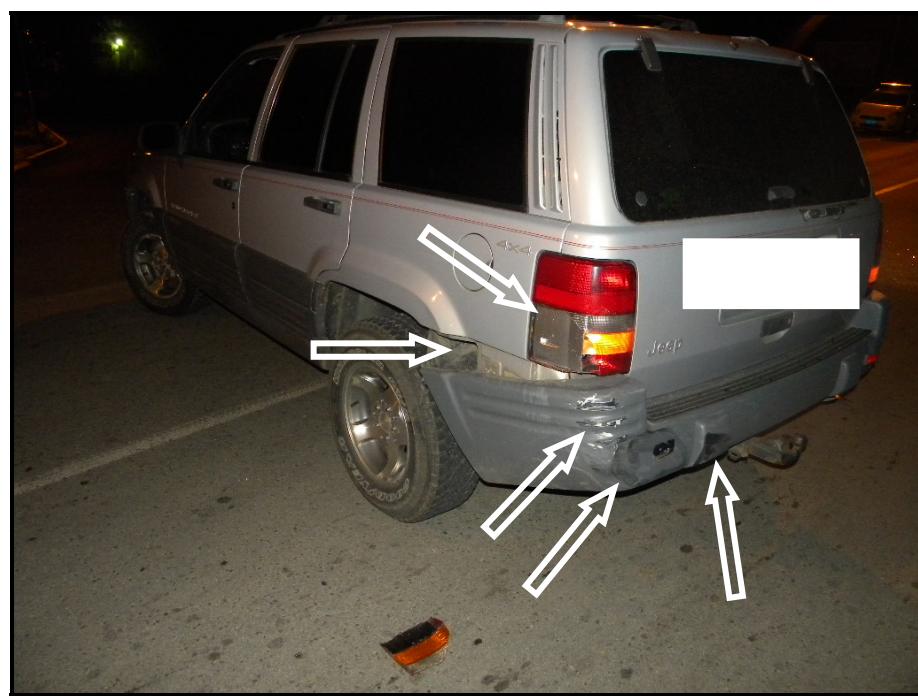
На левим вратима BMW-а налазимо трагове налик на трагове гребања који се пружају од предњег дела левих врата ка задњем делу левих врата BMW-а и налазе се на око 0,8 m (што смо проценили са фотографија Фотодокументације) изнад подлоге. На задњем делу левих врата (у висини задње ивице) BMW-а, на око 0,2 m испред задње ивице левих врата и на око 0,5 m изнад подлоге налазимо трагове налик на трагове гребања. Брава левих врата BMW-а је оштећена (види Слику бр. 6).

На предњем делу задњег левог блатобрана BMW-а и то на око 0,8 m (што смо проценили са фотографија Фотодокументације) изнад подлоге, као и на "рубу" задњег левог блатобрана BMW-а налазимо трагове налик на трагове гребања (види Слику бр. 7).



Слика бр. 7

На задњем бранику JEEP-а, у висини задњег левог ћошка JEEP-а и на око 0,3 м (што смо проценили са фотографија Фотодокументације) удесно од левог бока JEEP-а налазимо трагове налик на трагове гребања. Задњи браник JEEP-а се у левом делу не налази у лежишту (види Слику бр. 8).



Слика бр. 8

На основу приказаних фотографија је утврђено да уколико би дошло до судара предњег левог ћошка BMW-а и задњег левог ћошка JEEP-а, тада би на предњем левом ћошку BMW-а и на задњем левом ћошку JEEP-а морала настати оштећења која одговарају оваквом начину настанка судара. Оштећења левог бока BMW-а би морала по облику и интензитету одговарати оштећењима задњег левог ћошка JEEP-а.

### 3. ТРАГОВИ

Анализом трагова саобраћајне незгоде је могуће доћи до закључка да ли постоје карактеристични трагови саобраћајне незгоде, да ли карактеристични трагови одговарају описаном начину настанка незгоде, на основу којих је могуће потврдити или искључити да ли се саобраћајна незгода д догодила на описан начин. Трагови саобраћајне незгоде могу указивати на место суда, начин кретања учесника незгоде непосредно пре као и у тренутку судара.

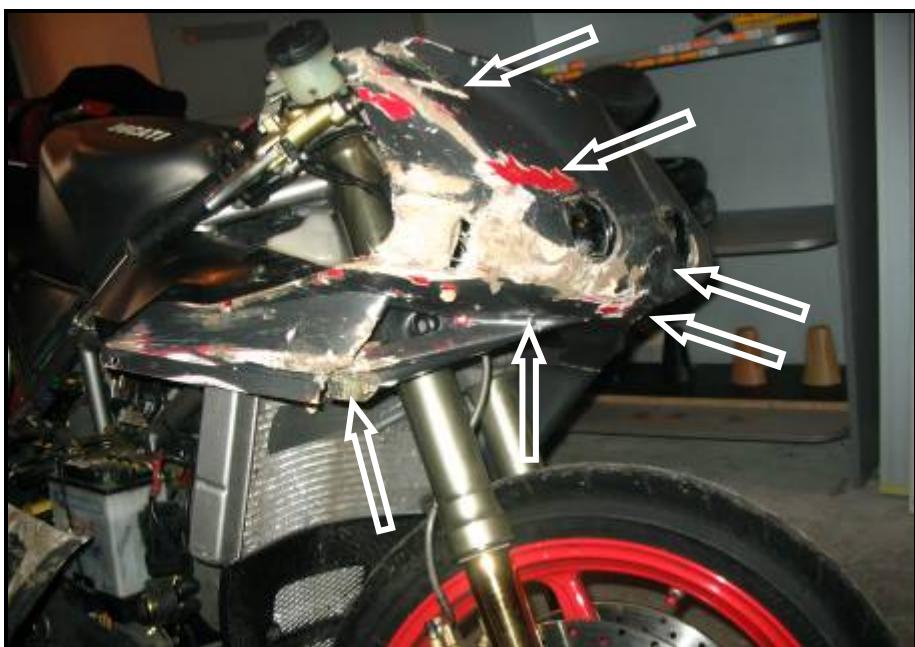
Упоредном анализом оштећења учесника незгоде и трагова саобраћајне незгоде могуће је потврдити или искључити да ли одређења оштећења и трагови потичу из наведене саобраћајне незгоде.

#### 3.1. Пример 23

У овој саобраћајној незгоди је учествовао мотоцикл DUCATI, при чему је наводно дошло до пада DUCATI-ја и клизања по подлози до зауставног положаја.

*Детаљном анализом фотографија оштећења DUCATI-ја налазимо да је предњи "заштитни окlop" DUCATI-ја оштећен. На десном бочном делу и на предњем десном доњем делу предњег "заштитног оклопа" DUCATI-ја налазимо трагове налик на трагове гребања и оштећења налик на "пукотине". Горњи десни део предњег "заштитног оклопа" DUCATI-ја недостаје (види слике бр. 9 и бр. 10).*

*На десном боку "заштитног оклопа" задњег дела DUCATI-ја налазимо оштећења налик на "пукотине". На десном боку "заштитног оклопа" задњег дела DUCATI-ја налазимо трагове налик на трагове гребања и трагове налик на трагове "земље" (види Слику бр. 11).*



Слика бр. 9



Слика бр. 10



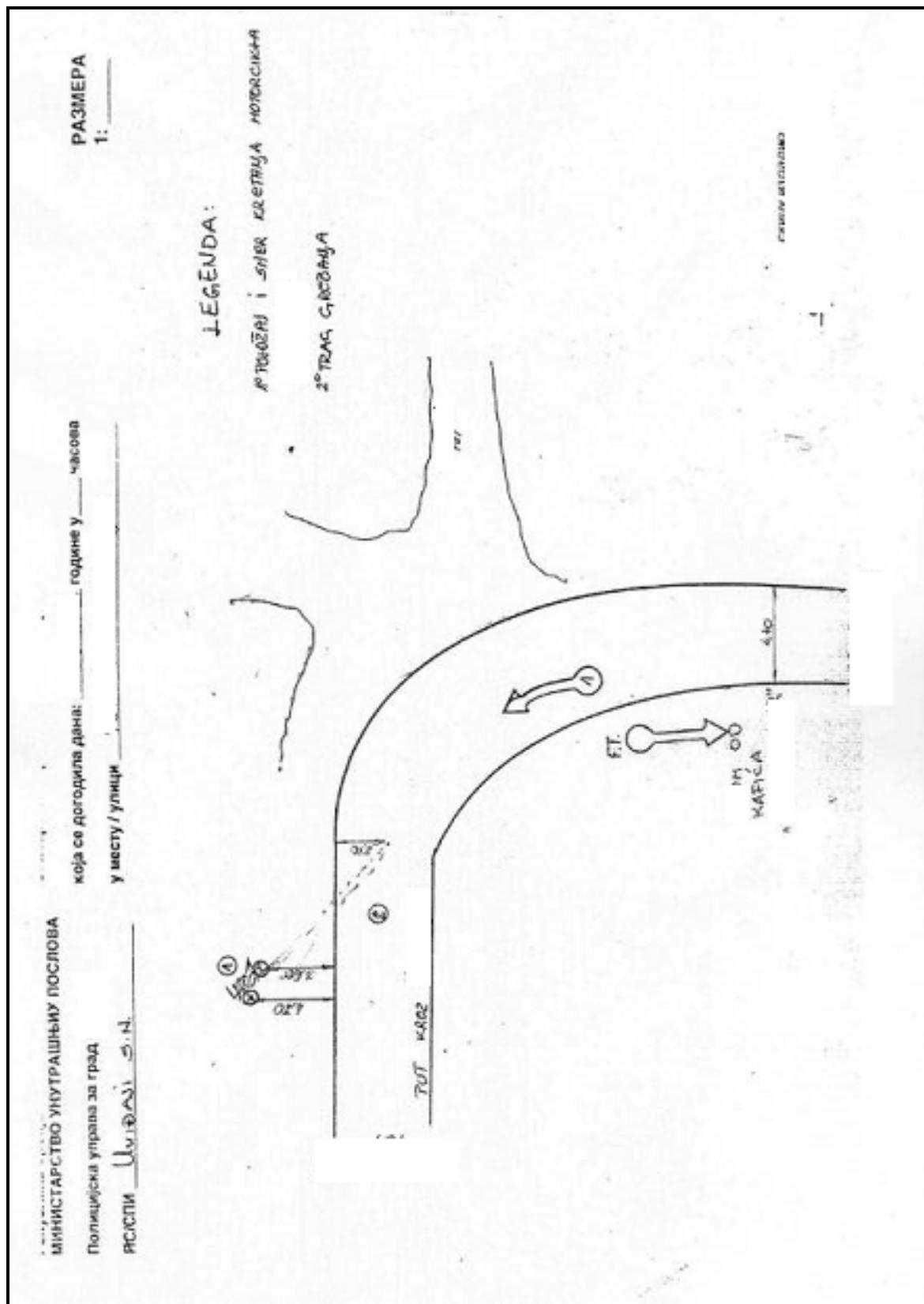
Слика бр. 11

**Трагови и зауставни положај DUCATI-ја**

За фиксну тачку (у даљем тексту ФТ) узета је тачка удаљена 100 м од "кафића Александар".

DUCATI (позиција бр. 1 на Скици лица места) је затечен поред десне ивице коловоза, преернут на десни бок и чеоним делом окренут ка Раковичком путу. DUCATI се предњим точком налазио на 4,7 м удесно од десне ивице коловоза, а задњим точком се налазио на 3,6 м удесно од десне ивице коловоза.

"Траг гребања" (позиција бр. 2 на Скици лица места) је затечен на коловозу, почетак трага гребања се налази на 2,1 m улево од десне ивице коловоза и пружа се укосо, ка зауставној позицији DUCATI-ја.





Слика бр. 12



Слика бр. 13

Упоредном анализом оштећења DUCATI-ја, трагова ове саобраћајне незгоде, фотографија Фотодокументације и Скице лица места нисмо нашли трагове који би морали настати као последица пада DUCATI-ја и кретања до зауставне позиције (љуспице боје, делови "заштитног оклопа", стакла и сл.). На фотографијама Фотодокументације нисмо нашли трагове који су на Скици лица места означени као "трагови гребања" (види слике бр. 12 и бр. 13).

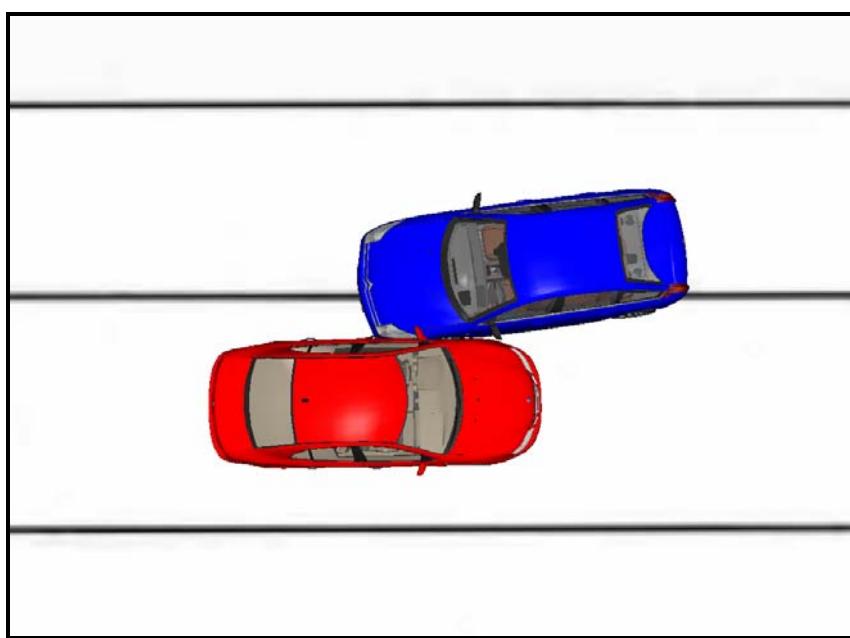
## 4. ИЗЈАВЕ

Анализа саобраћајне незгоде подразумева анализу свих материјалних елемената из Списа. Задатак вештака саобраћајно-техничке струке је да анализира трагове саобраћајне незгоде, оштећења учесника незгоде, да изврши упоредну анализу трагова и оштећења, као и упоредну анализу трагова, оштећења и изјава учесника саобраћајне незгоде. Наиме, упоредном анализом трагова, оштећења и изјава учесника можемо потврдити или искључити да се саобраћајна незгода додорила на начин како то описују учесници незгоде.

### 4.1. Пример 21

*У Изјави, од 28.07.2011. године, возач CITROEN-а наводи: "...Кретао сам се из правца Б.Паланка – Н.Сад у току вожње на пут ми је излетео пас у покушају да га избегнем прешао сам на супротну траку и том приликом ударио у бочну страну другог возила маре SAAB...".*

*У Пријави штете, возач SAAB-а наводи: "...Кретао сам се из правца Новог Сада према Б.Паланци, и из суседног правца налетео је аутомобил у моју траку, ударио ме и ја како сам у том тренутку хтео да избегнем већу несрећу смотрао сам волан ван коловоза и ударио у дрво које се налазило поред коловоза...".*



Слика бр. 14

Ако би оштећења предњег левог ћошка CITROEN-а и левог бока SAAB-а (види Пријаву 21) настала у овој саобраћајној незгоди, тада би CITROEN морао бити заустављен или би се морао кретати малом брзином, док би се SAAB морао налазити у кретању и то у скретању у своју леву страну, а што не одговара изјавама учесника незгоде.

Ако би до ове саобраћајне незгоде дошло током мимоилажења CITROEN-а и SAAB-а, на начин како то описују учесници незгоде, тада би на левом боку CITROEN-а морала настати другачија оштећења, која одговарају оштећењима левог бока SAAB-а (види Слику бр. 14). При оваквим околностима настанка саобраћајне незгоде на левом боку CITROEN-а и на левом боку SAAB-а би морала настати оштећења којих у анализираној документацији нема.

## 5. ЗАКЉУЧАК

Поузданост спроведених анализа веродостојности настанка саобраћајне незгоде пропорционална је квалитету материјалних елемената који се налазе у Спису и врсти анализа које је могуће спровести. Често се на основу анализе једног елемента може потврдити или искључити настанак незгоде, док је у неким случајевима потребна упоредна анализа два или више елемената. Сви елементи саобраћајне незгоде морају бити сагласни, уколико постоји несагласност одређених елемената, то доводи у сумњу приказани начин настанака саобраћајне незгоде.

На основу приказаних издвојених примера уочава се значај спровођења анализе оштећења, трагова као и изјава учесника саобраћајне незгоде за анализу саобраћајне незгоде са аспекта веродостојности настанка незгоде. Наведени примери нас позивају на опрез приликом анализе саобраћајних незгода и само свеобухватном анализом материјалних елемената је могуће искључити или потврдити настанак саобраћајне незгоде.

Благовремено уочавање приказане саобраћајне незгоде која се није додогодила је важно за правовремено спречавање исплате лажне штете.

