

ПОКУШАЈИ ПРЕВАРА У ОСИГУРАЊУ

ATTEMPTS IN INSURANCE FRAUD

Милан Божовић¹; Владан Баровић²; Милош Милошевић³

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

Резиме: Тренд пораста превара у осигурању обавезује вештаче, да поред анализе узрока и околности под којима се додогодила саобраћајна незгода мора да усмери анализе на то да ли се уопште додогодила саобраћајна незгода и да ли су учесници који су наведени у увиђајној документацији уопште учесници конкретне саобраћајне незгоде. Само детаљном анализом свих материјалних елемената из Списа могу се уочити несагласности у погледу изјава учесника, трагова и оштећења на возилима, а у зависности од уочене несагласности зависи и резултат даље анализе саобраћајне незгоде.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: ПРЕВАРЕ У ОСИГУРАЊУ, ИЗЈАВЕ УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, ТРАГОВИ, ОШТЕЋЕЊА.

Abstract: Constant growth in insurance fraud commits the experts to, apart from the analysis of the causes and circumstances under which traffic accident occurred, also focus the analysis to the fact weather the accident happened at all and weather the participants that are named in the documentation are the participants of the accident. Only with the detailed analysis of all material elements in documentation, the inconsistent statements of the participants and the damages on the vehicles can be noticed, and depending on that would be the result of the further analysis of traffic accident.

KEY WORDS: INSURANCE FRAUD, TRAFFIC ACCIDENT PARTICIPANT'S STATEMENTS, AMRKS, DAMAGES

¹ Traffic Safety Group d.o.o., Beograd, m.bozovic@tsgserbia.com

² Traffic Safety Group d.o.o., Beograd, v.barovic@tsgserbia.com

³ milos_milos84@hotmail.com

1. УВОД

Последњих година уочен је тренд пораста броја саобраћајних незгода које се нису додориле на начин наведен у Спису. Није редак случај да вештак уместо анализе узрока и околности под којима се додорила саобраћајна незгода мора да усмири анализе на то да ли се уопште додорила саобраћајна незгода и да ли су учесници који су наведени у увиђајној документацији уопште учесници конкретне саобраћајне незгоде.

Пријављивањем непостојећих штета на возилу и њиховим представљањем на начин као да су се стварно додориле осигураници покушавају да од осигуравајућих кућа наплате штете и тиме изврше преваре у осигурању.

Да би се утврдила превара у осигурању потребно је утврдити узроке и околности под којима се саобраћајна незгода додорила, односно потребно је доказати да се саобраћајна незгода није додорила на описан начин и да поједини карактеристични трагови не одговарају другим карактеристичним траговима.

Проблеми који се јављају приликом саобраћајних незгода које су се наводно додориле (фингиране саобраћајне незгоде) су везани за изјаве учесника незгоде о начину настанка саме незгоде, несагласностима у погледу трагова незгоде, као и несагласностима оштећења на возилима која су наводно учествовала у незгоди.

Изјаве учесника саобраћајне незгоде често не одговарају начину на који је незгода настала. Учесници покушавају да у изјавама опишу незгоду на начин који је за њих по њима најповољнији. Често покушавају да својим изјавама наведу вештаке да донесу погрешне закључке о узроцима и околностима настанка незгоде, као и да представљањем незгоде на начин који се није додорио покушају да наплате штету на возилу од осигуравајућег друштва, а за коју су сами одговорни.

Приликом саобраћајно техничког вештачења, вештак детаљно анализира све материјалне доказе који се налазе у Спису. Тако на пример вештак анализом трагова саобраћајне незгоде може доћи до закључака о узроцима и околностима настанка конкретне саобраћајне незгоде. Трагови саобраћајне незгоде могу указивати на место судара, начин кретања учесника незгоде непосредно пре, у току и након судара. Приликом анализе трагова потребно је извршити детаљну и упоредну анализу трагова фиксираних у увиђајној документацији.

Није редак случај да вештак приликом анализе трагова саобраћајне незгоде уочи одређене несагласности. Осим објашњења и анализе несагласности трагова, неопходно је да вештак анализира и узрок несагласности. Несагласност трагова саобраћајне незгоде може настати или грешком увиђајне екипе приликом фиксирања трагова или нестручношћу увиђајне екипе или намерним прикривањем стварних трагова саобраћајне незгоде. Сваки од ових случајева који као крајњи резултат има несагласност трагова може вештаке довести у заблуду и навести на доношење погрешних закључака у вези са утврђивањем узрока и околности под којима се саобраћајна незгода додорила.

Само детаљном анализом свих трагова фиксираних у увиђајној документацији могу се уочити несагласности, а у зависности од уочене несагласности зависи и резултат даље анализе саобраћајне незгоде.

Такође чест случај је и представљање оштећења на возилима на начин који не одговара стварном настанку саобраћајне незгоде. Само детаљном анализом оштећења на возилима може се утврдити начин настанка оштећења, а што представља основ за утврђивање сударног положаја.

Приликом детаљне анализе оштећења на возилима утврђује се смер деловања сила које су деловале на возило, интензитет, локација и облик оштећења. А што је неопходно за упоредну анализу оштећења на возилима која су наводно учествовала у саобраћајној незгоди.

Само детаљном и упоредном анализом поједињих оштећења на возилима долази се до закључка да ли оштећења на возилима одговарају по правцу и смеру настанка, облику и интензитету. Наиме, могућност да се поједина оштећења на возилима уклопе или не уклопе доводи до закључка да ли су оштећења на возилима настала у конкретној саобраћајној незгоди и на начин наведен у анализираној документацији.

2. ПРИМЕРИ СПЕЦИФИЧНИХ СЛУЧАЈЕВА

2.1. Пример 24

(Закључци донети анализом трагова)

Као учесници ове саобраћајне незгоде наведени су "RENAULT MEGANE" и "FIAT 280 L". Незгода се д догодила тако што је дошло до судара предњег левог ћошка RENAULT-а и задњег левог дела FIAT-а.

"Траг кочења десних точкова RENAULT-а" (позиција бр. 3 на Скици лица места) се налазио на десној саобраћајној траци. Почетак "Трага кочења десних точкова RENAULT" се налазио на 25,3 м после ОТ и на 5,53 м удесно од ОП, а завршетак се налазио на 60 м после ОТ и на 5,25 м удесно од ОП.

У легенди Скице лица места је под редним бројем 3 наведено: "...десни траг кочења возила бр. 2 дужине 34,5 м...". На основу позиције почетка и завршетка "трага кочења десних точкова RENAULT-а" (уписаных на Скици лица места) налазимо да дужина "трага кочења десних точкова RENAULT-а" износи 34,7 м. Упоредном анализом дужине "трага кочења десних точкова RENAULT-а" уписане на Скици лица места и дужине коју смо израчунали на основу података о позицијама почетка и завршетка трага налазимо да дужина трага наведена у легенди Скице лица места не одговара дужини трага коју смо израчунали на основу података почетка и завршетка трага и разликује се за 0,2 м.

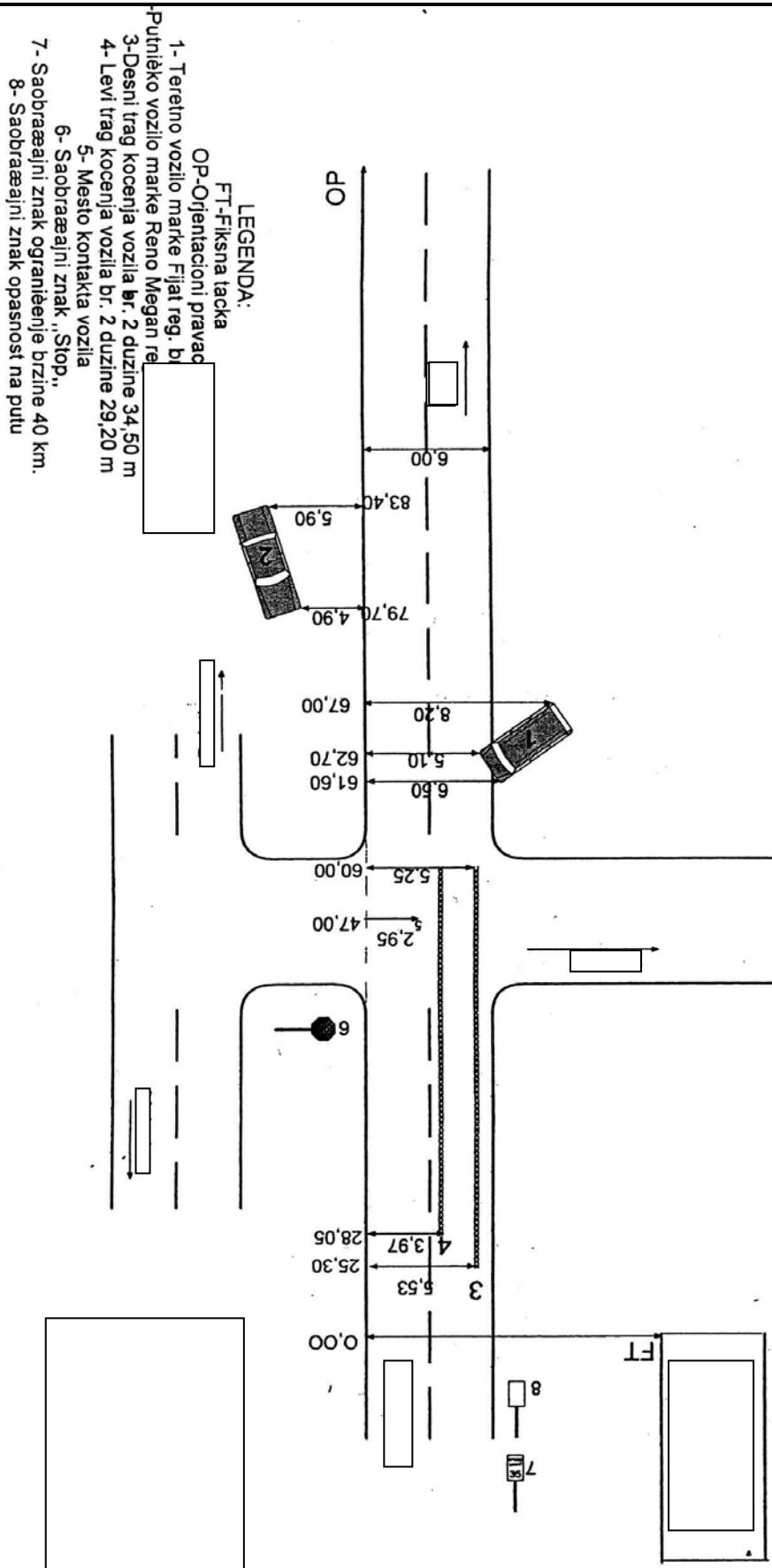
"Траг кочења левих точкова RENAULT-а" (позиција бр. 4 на Скици лица места) се налазио на десној саобраћајној траци. Почетак "трага кочења левих точкова RENAULT" се налазио на 28,5 м после ОТ и на 3,97 м удесно од ОП, а завршетак се налазио на 60 м после ОТ.

На Скици лица места је у легенди под редним бројем 4 наведено: "...леви траг кочења возила бр. 2 дужине 29,2 м...". На основу позиције почетка и завршетка "трага кочења левих точкова RENAULT-а" (уписаных на Скици лица места) налазимо да је дужина "трага кочења левих точкова RENAULT-а" 31,95 м. Упоредном анализом дужине "трага кочења левих точкова RENAULT-а" уписане на Скици лица места и дужине коју смо израчунали на основу података о позицијама почетка и завршетка трага налазимо да дужина трага наведена у легенди Скице лица места не одговара дужини трага коју смо израчунали на основу података почетка и завршетка трага и разликује се за 31,95 м.

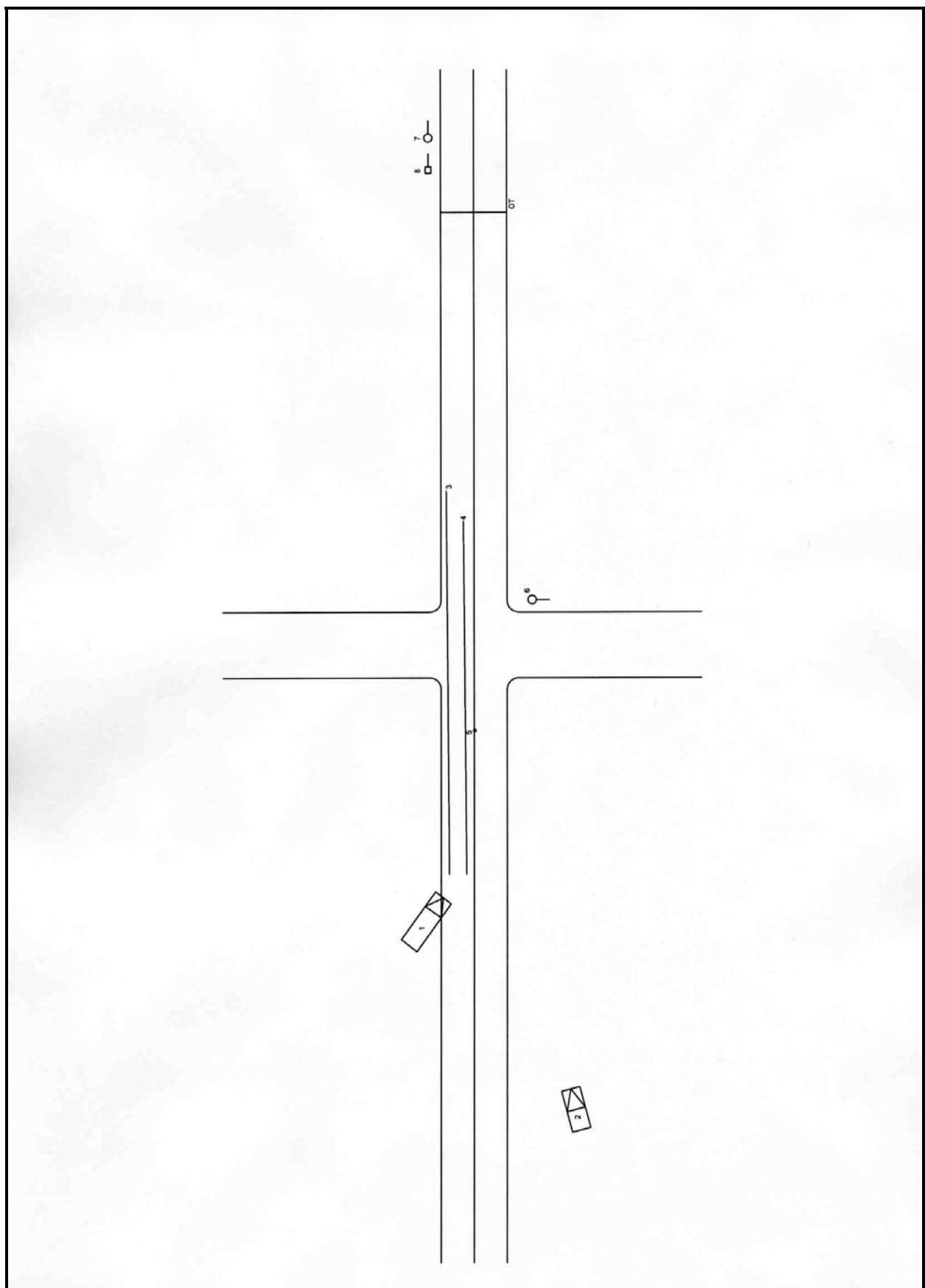
Republika Srbija
MUP R Srbije

Saobraćajna neszgoda koja se dogodila dana godine na raskrsnici lokalnog i regionalnog puta kod sela

Скица лица места



Скица лица места



Скица лица места бр.1

"Место контакта возила" (позиција бр. 5 на Скици лица места) се налазило на 47 т иза ОТ и на 2,95 т удесно од ОП.

Како је детаљном анализом утврђено да Скица лица места није нацртана у размери, то смо на основу података из увиђајне документације и Скице лица места израдили Скицу лица места бр. 1 коју ћемо користити за даљу налазу ове саобраћајне незгоде.

На основу детаљне и упоредне анализе материјалних доказа из анализиране документације налазимо да трагови кочења означени позицијама бр. 3 и бр. 4 на Скици лица места не потичу из ове саобраћајне незгоде.

Ако би трагови кочења настали као последица форсираног кочења RENAULT-а непосредно пре судара RENAULT-а и FIAT-а, тада би на траговима кочења морала постојати карактеристична промена трага која би указивала на место судара, а што овде није био случај.

Ако би до судара RENAULT-а и FIAT-а дошло на завршетку трагова кочења, тада FIAT од места судара не би могао доспети у зауставну позицију приказану на Скици лица места. RENAULT је у тренутку судара са FIAT-ом био благо укошен у своју леву страну (што смо нашли анализом оштећења FIAT-а). Ако би до судара FIAT-а и RENAULT-а дошло у тренутку када се RENAULT налазио на завршетку трагова кочења, тада би се FIAT предњим десним делом морао налазити удесно од десне ивице коловоза, а трагови кочења RENAULT-а би морали бити више укошени ка левој ивици коловоза, што овде није био случај.

Ако би трагови кочења настали као последица форсираног кочења RENAULT-а, тада би се, узимајући у обзир међусобни положај RENAULT-а и FIAT-а у тренутку судара (што смо нашли анализом оштећења RENAULT-а и FIAT-а) RENAULT у тренутку судара морао налазити на траговима кочења. Односно, под оваквим околностима позиција означена бројем 5 на Скици лица места не би могла потицати из ове саобраћајне незгоде јер се налази на 0,8 т улево од левог трага кочења.

Како трагови кочења не потичу из ове саобраћајне незгоде и како је у Увиђајној документацији означен место судара (позиција бр. 5 на Скици лица места), то ћемо за даљу анализу ове саобраћајне незгоде за место судара користити позицију означену бројем 5 на Скици лица места."

У овом примеру су уочене несагласности у погледу дужине наводних трагова кочења левих и десних точкова RENAULT-а уписаных на Скици лица места и дужине трагова израчунатих на основу података позиција почетка и завршетка трага, у непостојању карактеристичних промена на трагу које би указивале на место судар, као и позиције трагова кочења и позиције места судара фиксираних увиђајном документацијом.

Детаљном и упоредном анализом трагова, оштећења и зауставних позиција возила дошло се до закључка да трагови на Скици лица места означени као трагови кочења левих и десних точкова RENAULT-а не потичу из ове саобраћајне незгоде.

2.2. Пример 25

(Закључци донети анализом оштећења)

Као учесници ове саобраћајне незгоде наведени су "CITROEN BERLINGO FURGON 1.8D" и "ALFA ROMEO BRERA". Незгода се дододила тако што је дошло до судара левог бока ALFE и предњег левог ћошка CITROEN-а.

"У Записнику о увиђају, у делу у коме су описана оштећења CITROEN-а, је наведено: "...предњи угао-бочни део..." .

На основу детаљне и упоредне анализе материјалних елемената из Списа, а посебно фотографија Фотодокументације налазимо да је предњи леви блатобран CITROEN-а (у висини предњег левог ћошка) деформисан, и то тако што је потиснут у смеру од предњег левог ћошка приближно ка средини десног бока CITROEN-а. Детаљном анализом фотографија Фотодокументације на предњем бранику, у висини предњег левог ћошка, налазимо трагове налик на брисотине које се пружају у правцу од предњег ка задњем делу CITROEN-а (види Слику бр. 1). Предњи браник се у висини предњег левог ћошка не налази у лежишту.

Лим предњег левог блатобрана је у висини предњег левог показивача правца деформисан и потиснут ка десном боку CITROEN-а (види Слику бр. 1). Предњи леви показивач правца је оштећен.



Слика бр. 1

Детаљном анализом фотографија оштећења ALFE налазимо деформације задњег левог блатобрана настале деловањем силе укосо приближно у смеру од предњег дела задњег левог блатобрана ка задњем делу ALFE (види слике бр. 2 и бр. 3).

На горњем предњем делу левих врата ALFE налазимо деформације настале деловањем силе од левог ка десном боку ALFE (види Слику бр. 2).

На основу детаљне и упоредне анализе материјалних елемената из Списа, а узимајући у обзир начин настанка ове саобраћајне незгоде описан анализираном документацијом, налазимо да оштећења видљива на левом боку ALFE и предњем левом ћошку CITROEN-а и трагови ове саобраћајне незгоде не одговарају саобраћајној незгоди описаној анализираном документацијом.



Слика бр. 2



Слика бр. 3

Оштећења предњег левог блатобрана CITROEN-а не одговарају судару левог бока ALFE и предњег левог ћошка CITROEN-а. Наime, ако би у овој саобраћајној незгоди дошло до судара предњег левог ћошка CITROEN-а и левог бока ALFE, у коме би настала оштећења предњег левог ћошка CITROEN-а (видљива на фотографијама Фотодокументације), тада би и на левом боку ALFE морала настати оштећења која по облику и интензитету одговарају описаном судару са предњим левим ћошком CITROEN-а (види Слику бр. 4). "



Слика бр. 4

У овом примеру се види да се саобраћајна незгода није додела на начин како је то описано у анализираној документацији, односно не одговара саобраћајној незгоди описаној анализираном документацијом.

Оштећења на левом боку ALFE и оштећења на предњем левом ћошку CITROEN-а не одговарају оштећењима која би морала настати при судару ALFE и CITROEN-а, а на начин како је описано у анализираној документацији. Наиме, ако би у овој саобраћајној незгоди дошло до судара предњег левог ћошка CITROEN-а и левог бока ALFE, тада би на левом боку ALFE морала настати оштећења која по облику и интензитету одговарају описаном судару са предњим левим ћошком CITROEN-а.

2.3. Пример 26

(Закључци донети анализом оштећења)

Као учесници ове саобраћајне незгоде наведени су "AUDI 100" и "FIAT LANCIA". Незгода се додела тако што је дошло до судара предњег дела FIAT-а и десног бока AUDI-а.

"У Записнику о увиђају, у делу у коме су описана оштећења AUDI-ја, је наведено: "...предња и задња десна врата, десни предњи и задњи блатобран, п.в.стакло, предњи десни точак, п.д фар, предњи леви блатобран, кров возила...".

Предњи леви блатобран FIAT-а је деформисан у висини предњег левог точка FIAT-а. Предњи леви светлосни комплет FIAT-а је оштећен и не налази се у лежишту (види Слику бр. 1).

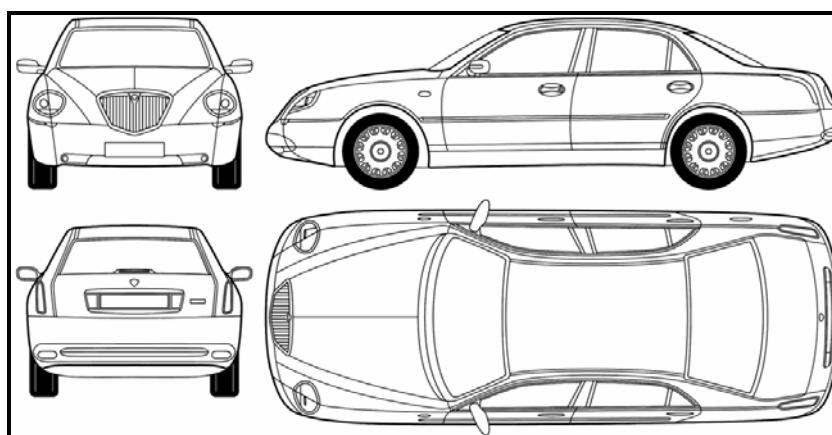
Детаљном и упоредном анализом оштећења предњег дела FIAT-а налазимо да је предњи део FIAT-а оштећен деловањем силе у смеру од предњег ка задњем делу FIAT-а. Оштећења предњег дела FIAT-а одговарају удару предњег дела FIAT-а у раван која је благо закошена ка FIAT-у, односно у препреке које се налазе на различитој удаљености од предњег дела FIAT-а и то тако да би препрека у коју би FIAT ударио предњим браником била удаљенија од препреке у коју би FIAT ударио предњим делом поклопца моторног простора.



Слика бр. 1



Слика бр. 2



Слика бр. 3

— Златибор 2011. —

Ако би до судара предњег дела FIAT-а и десног бока AUDI-ја дошло на начин наведен у анализираној документацији, тада, као последица судара предњег дела FIAT-а и десног бока AUDI-ја, на левом боку FIAT-а не би могла настати оштећења видљива на фотографијама оштећења FIAT-а (види Слику бр. 3). Односно, на предњем левом делу FIAT-а нема оштећења која би морала настати ако би до ове саобраћајне незгоде дошло на начин како то наводе саслушани учесници саобраћајне незгоде.

Ако би у овој саобраћајној незгоди дошло до судара FIAT-а и AUDI-а на начин описан у анализираној документацији, тада би на предњем левом ћошку FIAT-а морала настати лако уочљива оштећења која би одговарала судару предњег левог ћошка FIAT-а и левог бока AUDI-а, а што овде није био случај.

Оштећења чеоног дела FIAT-а не одговарају судару чеоног дела FIAT-а и десног бока AUDI-а јер је десни бок AUDI-а приближно раван (посматрано вертикално). Зауставне позиције FIAT-а и AUDI-а и описани начин настанка ове саобраћајне незгоде не одговарају оштећењима FIAT-а видљивим на фотографијама оштећења FIAT-а. Наиме, ако би зауставне позиције AUDI-а и FIAT-а одговарале овој саобраћајној незгоди, тада би на предњем левом ћошку FIAT-а морала настати лако уочљива оштећења (која би одговарала судару FIAT-а и AUDI-а), а оштећења левог бока FIAT-а не би одговарала описаном начину судара FIAT-а и AUDI-а."

И у овом примеру се види да се саобраћајна незгода није додата на начин како је то описано у анализираној документацији, односно не одговара саобраћајној незгоди описаној анализираном документацијом.

Оштећења на чеоном делу FIAT-а одговарају удару предњег дела FIAT-а, у раван која је благо закошена ка FIAT-у и нису могла настати у судару са AUDI-јем. Ако би до судара FIAT-а и AUDI-ја дошло на начин описан у анализираној документацији тада на левом боку FIAT-а не би могла настати оштећења видљива на фотографијама. Наиме, тада би на предњем левом ћошку FIAT-а морала настати лако уочљива оштећења, која би одговарала судару предњег левог ћошка FIAT-а и левог бока AUDI-ја, а што овде није био случај.

2.4. Пример 27

(Закључци донети анализом оштећења)

Као учесници ове саобраћајне незгоде наведени су "VW PASSAT S TDI" и "PEUGEOT 307 2.0". Незгода се додата тако што је дошло до судара предњег десног ћошка PEUGEOT-а и предњег дела PASSAT-а.

"На основу детаљне анализе фотографија оштећења PASSAT-а налазимо да је PASSAT оштећен у предњем делу. Поклопац моторног простора PASSAT-а је деформисан у предњем делу деловањем силе у смеру од предњег ка задњем делу PASSAT-а и одозго на доле, са центром удара у висини средине PASSAT-а и на 0,8 m изнад подлоге (што смо проценили са фотографија Фотодокументације).

Предња украсна маска PASSAT-а је "преломљена" приближно у висини подужне осе PASSAT-а. "Лајсна" предње украсне маске је "преломљена" приближно на 0,4 m (што смо проценили са фотографија Фотодокументације) од подужне осе PASSAT-а (са обе стране) и приближно у висини доње ивице фарова (види слику бр. 1).

Детаљном анализом фотографија оштећења PEUGEOT-а налазимо да је десни део поклопца моторног простора PEUGEOT-а деформисан деловањем сила у различитим смеровима.

На око 0,3 m улево од десног бока PEUGEOT-а (што смо проценили са фотографија оштећења PEUGEOT-а) налазимо карактеристично оштећење настало деловањем силе у смеру од горњег ка доњем делу и од десног ка левом боку PEUGEOT-а. Оштећење се пружа од предње ивице поклопца моторног простора приближно до висине задње ивице предњег десног фара и укосо у смеру приближно од леве ивице предњег десног фара, приближно ка средини десне ивице поклопца моторног простора PEUGEOT-а, посматрано подужно (слика бр. 2).



Слика бр.1



Слика бр.2

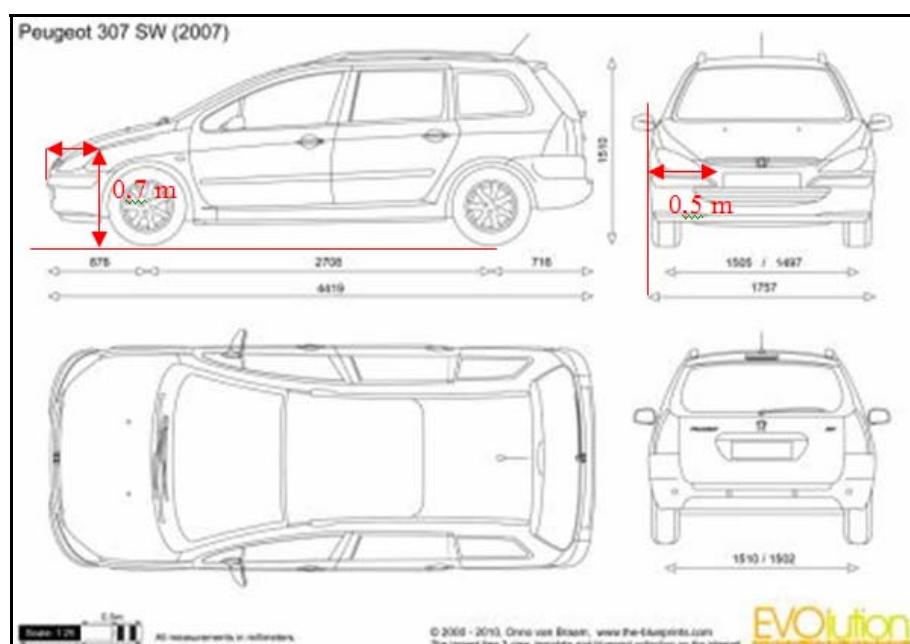
На основу детаљне и упоредне анализе фотографија оштећења PEUGEOT-а налазимо да је "шина" предњег браника у десном делу и то у висини десног држача "прекинута" (слика бр.2).

Оштећења предњег дела PASSAT-а и оштећења предњег дела PEUGEOT-а (видљива на фотографијама оштећења) не одговарају начину настанка ове саобраћајне незгоде који је описан анализираном документацијом. Наиме, ако би у овој саобраћајној незгоди дошло до судара предњег дела PASSAT-а и предњег десног ћошка PEUGEOT-а на начин наведен у анализираној документацији, тада би на чеоном делу PASSAT-а и на десном ћошку PEUGEOT-а морала настали лако уочљива оштећења која би одговарала оваквом судару PASSAT-а и PEUGEOT-а (види Слику бр.3).

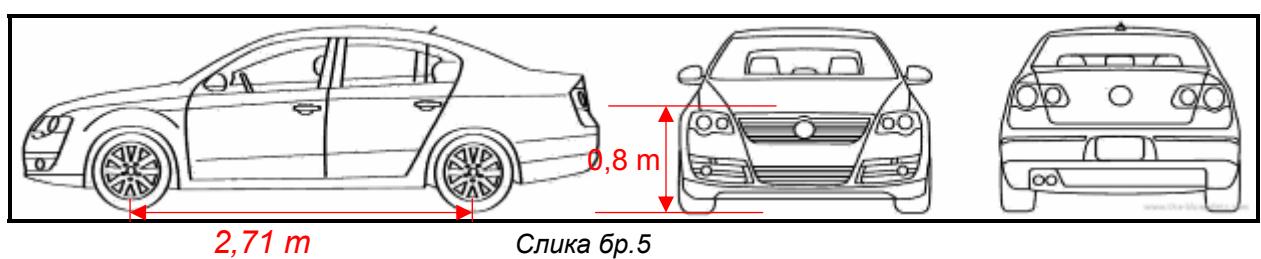


Слика бр.3

Оштећење предње ивице поклопца моторног простора PASSAT-а се налази на 0,8 м изнад подлоге, док се оштећења десног дела поклопца моторног простора PEUGEOT-а налазе на 0,7 м (што смо проценили са скице PASSAT-а и PEUGEOT-а) изнад подлоге (види слике бр. 4 и бр. 5).



Слика бр.4



2,71 м

Слика бр.5

Ако би оштећења предњег десног дела поклопца моторног простора PEUGEOT-а настала као последица судара са чеоним делом PASSAT-а, тада би на чеоном делу PASSAT-а морале постојати такве деформације да би предњи део предњег бранника PASSAT-а, као и елементи који се налазе иза предњег бранника PASSAT-а, морали бити потиснути ка задњем десном делу PASSAT-а. Под оваквим околностима би PASSAT и PEUGEOT били преклопљени за најмање 0,5 м у подужном смислу, по нашој процени.

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

Оштећење "шине" предњег браника PEUGEOT-а се налази на 0,5 м (што смо проценили са фотографија Фотодокументације) улево од десног бока PEUGEOT-а (види Слику бр. 4) и одговара удару "шине" предњег браника PEUGEOT-а у чврсти предмет мале ширине и приближно облог облика, а што овде није био случај.

На основу детаљне анализе материјалних доказа из анализиране документације, налазимо да се ова саобраћајна незгода није д догодила на начин описан у анализираној документацији."

Детаљном анализом оштећења возила долазимо до закључка да се ова саобраћајна незгода није д догодила на начин описан у анализираној документацији. Наиме, ако би дошло до судара предњег дела PASSAT-а и предњег десног ћошка PEUGEOT-а на начин наведен у анализираној документацији, тада би на ченом делу PASSAT-а и на десном ћошку PEUGEOT-а морала настати лако уочљива оштећења која би одговарала оваквом судару PASSAT-а и PEUGEOT-а, а што није овде био случај.

2.5. Пример 28

(Закључци донети анализом трагова и анализом оштећења)

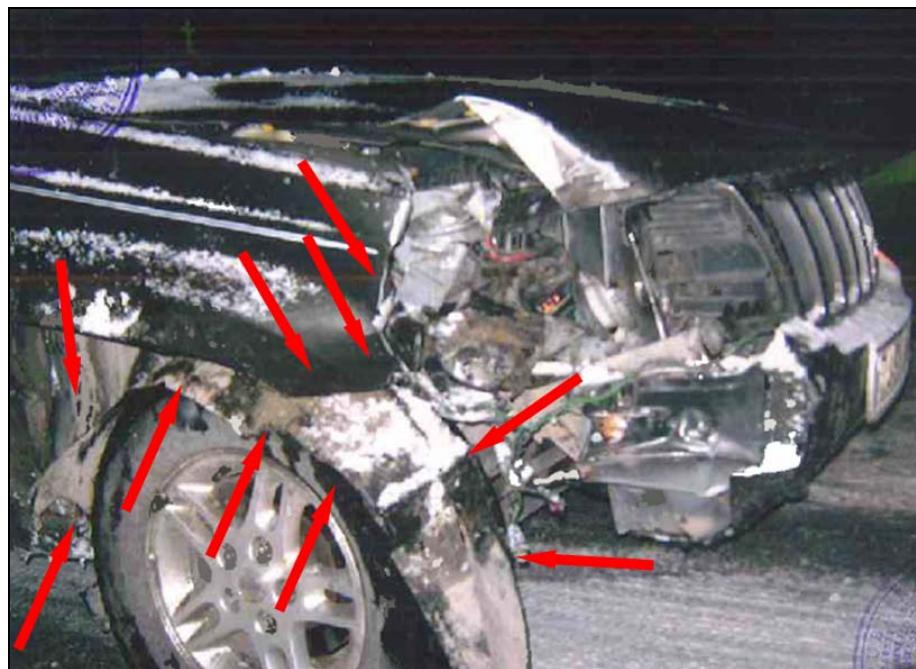
Како учесници ове саобраћајне незгоде наведени су "GOLF II" и "JEEP GRAND CHEROKEE". Незгода се д догодила тако што је дошло до судара предњег десног ћошка CHEEROKEE-а и задњег десног ћошка GOLF-а.

На основу детаљне анализе достављених фотокопија фотографија налазимо оштећења задњег дела десног GOLF-а настала деловањем силе у смеру од левом боку GOLF-а. Лим на задњем десним делу GOLF-а је деформисан и потиснут у смеру од десног ка левом боку GOLF-а (види слику бр. 1). Стакло задњег десног светлосног комплета GOLF-а је поломљено (види слику бр. 1).



Слика бр.1

На CHEROKEE-у је оштећен предњи браник, предњи десни фар, предњи десни показивач праваца, предњи десни блатобран и поклопац моторног простора (види слике бр. 2 и бр. 3).

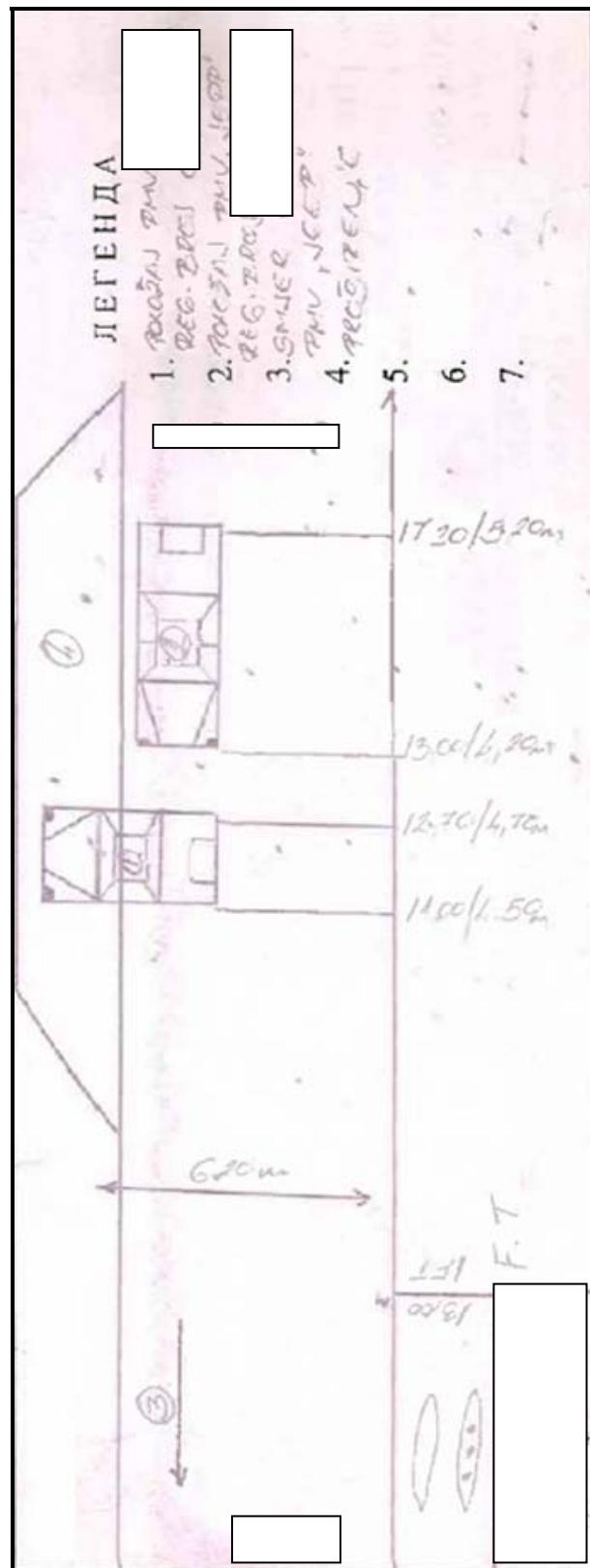


Слика бр. 2

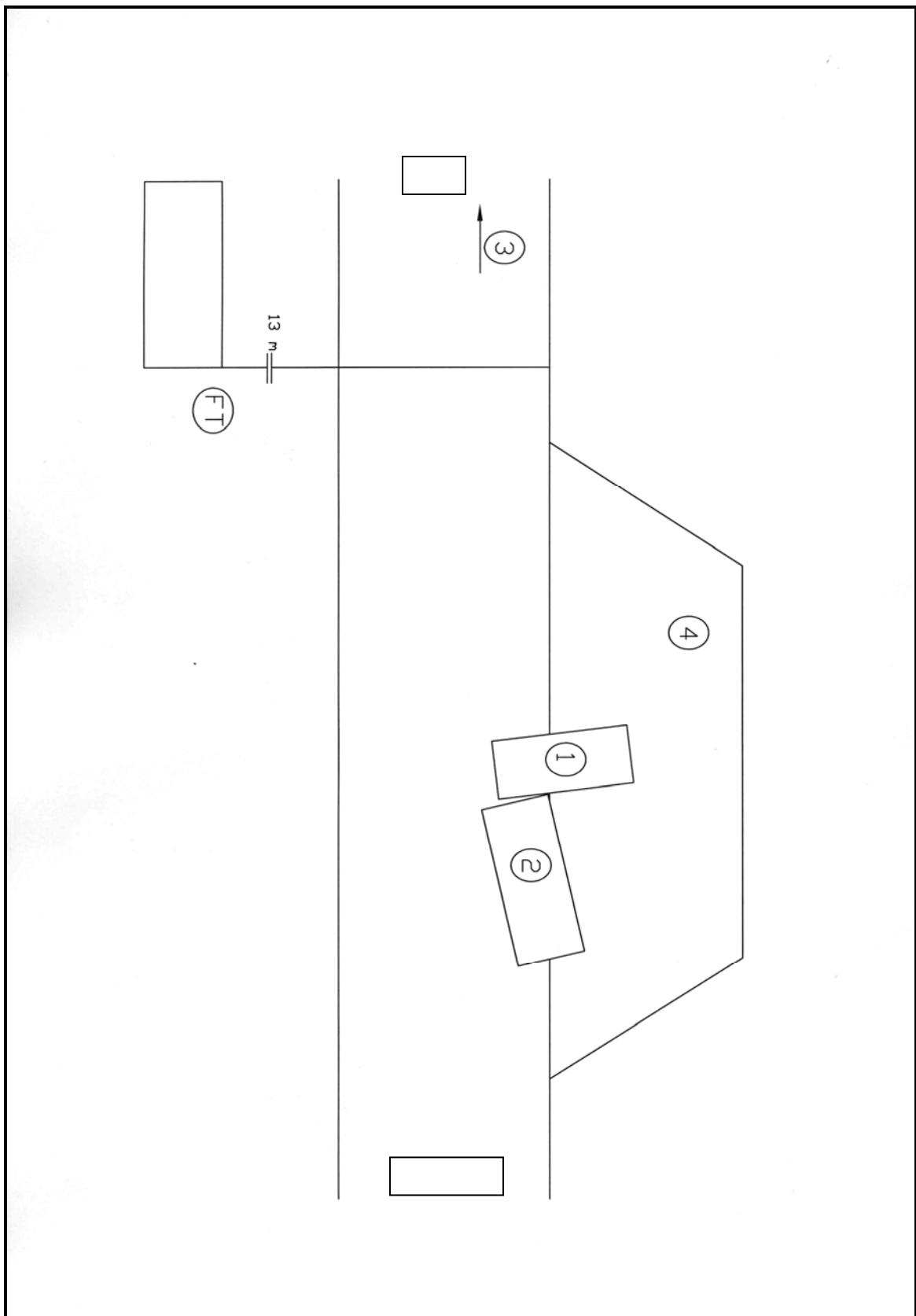


Слика бр. 3

На основу детаљне анализе достављене документације, а поготово Скице лица места, налазимо да скица лица места није нацртана у размери. На основу података са Скице лица места нацртали смо Скицу лица места у размери (у даљем тексту Скица лица места 1), па ћемо за даљу анализу ове саобраћајне незгоде користити Скицу лица места 1.



Скица лица места



Скица лица места 1

Према Скици лица места, након судара *CHEROKEE*-ем, *GOLF* би од места судара био одгурнут у смеру кретања *CHEROKEE*-а. Под оваквим околностима би на месту незгоде, и то од места судара до зауставне позиције *GOLF*-а морали остати трагови заношења задњих точкова *GOLF*-а, а што овде није био случај. Како је коловоз био прекривен снегом, то би карактеристични трагови "клизања" задњих точкова *GOLF*-а морали остати како последица кретања *GOLF*-а од места судара до зауставне позиције приказане на Скици лица места. Како се на месту незгоде налазио снег, то би као последица заношења задњег дела *GOLF*-а на леву страну на снегу морали остати лако уочљиви трагови "клизања" (односно заношења задњих точкова *GOLF*-а), а што овде није био случај (види слике бр. 5 и бр. 6).

На основу детаљне и упоредне анализе материјалних доказа из анализиране документације, а посебно Скице лица места и фотографија Фотодокументације, нашли смо да позиције *CHEROKEE*-а и *GOLF*-а приказане на Скици лица места не одговарају позицијама *CHEROKEE*-а и *GOLF*-а видљивим на фотографијама Фотодокументације. Наиме, на Скици лица места је приказано да је *CHEROKEE* у зауставној позицији био укошен у своју леву страну, задњим десним ћошком на проширењу поред леве ивице коловоза и предњим десним десним ћошком наслоњен на десни бок *GOLF*-а, а што не одговара позицији *CHEROKEE*-а и *GOLF*-а видљивој на фотографијама Фотодокументације.

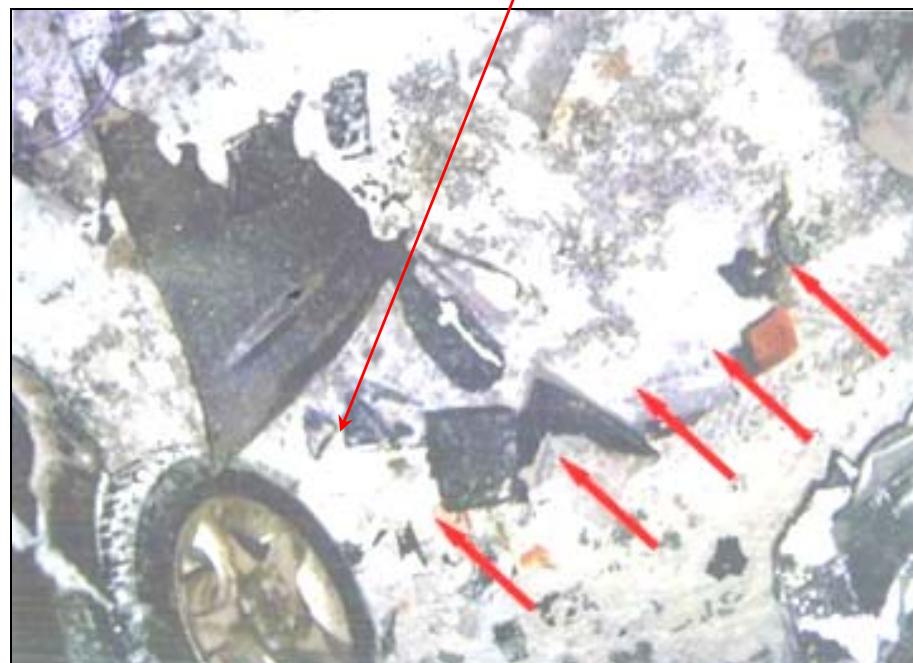


Слика бр 4

Детаљном анализом фотографија Фотодокументације нашли смо да је *CHEROKEE* у зауставној позицији био приближно паралелан подужној оси коловоза, налазио се у својој десној саобраћајној траци и предњим десним ћошком није био наслоњен на десни бок *GOLF*-а (види слике бр. 1 и бр. 4).



Слика бр. 5



Слика бр. 6

На основу детаљне и упоредне анализе материјалних доказа из анализиране документације нашли смо да се ова саобраћајна незгода није додошло на начин наведен у анализираној документацији. Односно, нашли смо да материјални докази из анализиране документације искључују да се ова саобраћајна незгода дододило на начина наведен у анализираној документацији.

У овом примеру је извршена детаљна и упоредна анализа трагова и оштећења на возилима и дошло се до закључка да саобраћајна незгода није могла настати на начин наведен у анализираној документацији.

Уколико би до судара CHEROKEE-а и GOLF-а дошло на начин наведен у достављеној документацији тада би на задњем десном делу и задњем десном ћошку GOLF-а морала настати лако уочљива карактеристична оштећења која би по одлику и интензитету одговарала судару предњег десног ћошка CHEROKEE-а и задњег десног дела GOLF-а, а што овде није случај.

3. ЗАКЉУЧАК

Да би се утврдили узроци и околности настанка саобраћајних незгода потребно је извршити детаљну и упоредну анализу свих елемената у анализираној документацији. Анализа само појединих елемената неће дати комплетну слику начина настанка саобраћајне незгоде и врло често може навести вештаке да донесу погрешне закључке. Детаљном и упоредном анализом изјава учесника, трагова и оштећења на возилима вештак добија потпуну слику о томе да ли се незгода могла догодити на начин описан у анализираној документацији.

У анализираним специфичним примерима показано је како се детаљном и упоредном анализом елемената из анализиране документације могу уочити несагласности везане за изјаве учесника незгоде, несагласности везане за трагове и несагласности везане за оштећења на возилима. На основу уочених и детаљно објашњених несагласности саобраћајно технички вештаци долазе до закључака на основу којих доказују да се саобраћајна незгода није догодила на начин који је наведен у увиђајној документацији.

Детаљна и квалитетна анализа свих саобраћајних незгода, а посебно саобраћајних незгода које су се наводно догодиле (фингиране саобраћајне незгоде) помаже осигуравајућим компанијама да смање број превара и да благовремено спрече исплате лажних штета.