

SAVETOVANJE, 2022.

„OKRUGLI STO“

Agencija „Expert“, u saradnji sa osiguravajućim društvima iz SRB, CG, BiH, RS, SMK, HR i SL, organizuje i poziva vas na 15. JUBILARNO, NAUČNO – STRUČNO

SAVETOVANJE

sa međunarodnim učešćem na temu:

- SAOBRAĆAJNE NEZGODE

- OSIGURANJE MOTORNIH VOZILA
- PROCENA ŠTETA
- VEŠTAČENJE SAOBR. NEZGODA
- TRANSPORT ROBE I PUTNIK
- ZASTUPANJE NA SUDU
- OBRAZOVANJE I OSPOSOBLJAVANJE

Zlatibor, 19 - 21. maj, 2022.

Generalni pokrovitelj



PREMA PROGRAMU RADA SAVETOVANJA, POSLE PREZENTOVANIH RADOVA ODRŽAN JE I

„OKRUGLI STO“

na kome je nastavljena diskusija sa prethodnog Savetovanja, na temu:

„TRZAJNE POVREDE VRATA – KAKO DO ISTINE“?

„Otvarajući“ raspravu, prof. dr Dragoljub Šotra je naglasio, da je ovo samo nastavak „rasprave“ o naznačenoj temi, koja se vodila na prethodnom Savetovanju, pri čemu je, ukratko, izneo razloge zbog kojih je neophodno nastaviti konstruktivnu i iskrenu diskusiju o postojećim problemima koji se odnosi na „prevare u osiguranju“, odnosno na pokušaje naplate nematerijalnih šteta od osiguravajućih društava, na osnovu nameštenih („fingiranih“) saobraćajnih nezgoda. Pri obraćanju, učesnicima Savetovanja, sugerisao je da se posebna pažnja diskutantata usmeri na važnost, pre svega, pravilnog pristupa veštačenju pri utvrđivanju istinitosti o tome – da li se saobraćajna nezgoda (za koju se sumnja da je „nameštena“) desila, ili mogla desiti, na osnovu „zatečenog stanja“ i podataka koji su navedeni u postojećim dokumentima, odnosno na način kako su to naveli podnosioci zahteva za naknadu štete. Kao podsticaj za vođenje diskusije, izneo je, ne samo svoje mišljenje, već i mišljenje, jednog broja, kolega koji se bave ovim problemom da je „u prvom koraku pri procesu dokazivanja istine“, potrebno:

*uz korišćenje savremenih, postojećih, metoda dokazati da se, u konkretnom slučaju, zaista radi o „realnom sudaru vozila“, ili

*uz korišćenje savremenih, postojećih, metoda dokazati, da se, u konkretnom slučaju radi o „nerealnom sudaru vozila“.

DISKUSIJA

Da se radi o veoma važnom pitanju, potvrdio je, u svojoj diskusiji, prof. dr Zoran Papić, koji je izneo frapantan podatak, da se, od ukupnog broja „sumnjivih“ predmeta koje su on i njegove kolage, na FTN u Novom Sadu, obrađivali (prema njihovoj proceni) u oko 90% slučajeva radilo o „nerealnom sudaru vozila“, odnosno o pokušajima „nameštanja

saobraćajnih nezgoda“ u cilju realizacije prevare i naplate, od osiguravajućih društava, izmišljene „nematerijalne štete“.

Smenjivali su se diskutanti, koji su (većinom) težište diskusije usmeravali na deo koji se odnosi na probleme na koje nailaze veštaci pri utvrđivanju mogućnosti nastanka i intenziteta „trajnih povreda vrata“. Skoro svi diskutanti su (uglavnom) podržavali dosadašnji način rada, bez izjašnjenja – da li i na koji način treba nešto menjati u pristupu „utvrđivanja istine“.

Kao jedan od razloga, da se ništa ne može menjati, neki od diskutanta su naveli potrebu da se „veštak drži onoga što Sud od njega zahteva“. Iz diskusija se moglo shvatiti da „iskakanje iz tog klišea“ Sud ne bi prihvatio, što je pomalo čudno, kad se zna da sudovi, po pravilu, prihvataju, ponuđene, nove činjenice, (pogotovo od veštaka) ako ocene da to može biti od koristi u vođenju postupka za konačno „utvrđivanje istine“.

Kao dokaz da takvi navodi, nekih diskutanta, nisu tačni, dr Dejan Bogićević, je izneo činjenicu da čak i u Naredbi od strane Tužilaštva, Suda u Nišu, koja se upućuje veštacima, se to izričito zahteva. Kao primerjer, veštak Bogićević je naveo da Tužilaštvo u Naredbi koju uputi njemu kao veštaku, pored ostalog, zahteva „**da se veštak izjasni da li se saobraćajna nezgoda uopšte dogodila.**“ U tom smislu je navedeno da je „**zadatak veštaka da izvrši analizu (o tome) da li se saobraćajna nezgoda dogodila na način opisan od strane učesnika,** odnosno da li su sva oštećenja na vozilu nastala, odnosno mogla nastati, iz kontakta sa (drugim) vozilom, te da li su oštećenja na vozilu tužioca nastala u predmetnoj nezgodi...?

Rasprava se završila bez konkretnog zaključka, sa napomenom da diskusiju o ovom problemu treba nastaviti na narednom Savetovanju koje treba da se održi u maju 2023. godine.

U cilju priprema za nastavak rasprave, na osnovu dosadašnjeg iskustva i nekih istraživanja koja su u toku, izrađen je „detaljan opis problema“ gde je dato (u pisanoj formi) i šire obrazloženje koje se odnosi na nastanak problema i konkretni predlozi za njihovo rešavanje, koji će, uz „Izveštaj o radu“, biti dostavljeno svim (potencijalnim) učesnicima narednog Savetovanja, kako bi mogli da

na vreme „pripreme kritiku“ i ukažu na nedostatke datog predloga, uz molbu, svako od diskutanta, da pripremi (u pisanoj formi) i prezentuje svoj predlog za koji misli da bi dao bolje rezultate.

OBRAZLOŽENJE NASTANKA PROBLEMA I PREDLOG ZA POBOLJŠANJE RADA

1. Povod za raspravu

Otkako postoji „OSIGURANJE“ (u ovom slučaju vozila) postoje i ljudi koji pokušavaju da prevarom „izvuku“ neku korist od „osiguravača“. To je prisutno, naročito u razvijenim zemljama. Od tada i traje „borba“, kako u svetu, tako i kod nas, da se pronađe način i „lek“, protiv takvih pojava, ali još uvek nedovoljno uspešno. Angažovanjem velikog broja institucija i stručnih ljudi svih profila, koji rade na tim problemima, pomaka u pravom smeru ima, ali gledajući u celini, rezultati još uvek nisu zadovoljavajući.

1. Pokušaj naplate šteta od osiguravajućih društava, na osnovu nameštenih – „fingiranih“, saobraćajnih nezgoda

Na osnovu dugogodišnjeg iskustva i iskustva mojih kolega – veštaka saobraćajne struke, došao sam do saznanja - na koji način, oni koji se time bave, (u najvećem broju slučajeva) „vrše pripreme“ za realizaciju naplate nematerijalnih šteta od osiguravajućih društava na osnovu nameštenih („fingiranih“) saobraćajnih nezgoda.

1.1. Pripreme – pribavljanje „dokaza“

Ako je namera, takvih osoba, da prevarom dođu do veće sume novca, „pripreme“ su detaljnije i sveobuhvatnije, kako bi „nameštena nezgoda“ izgledala što vernije. Redosled „pripremnih radnji“, obično, izgleda ovako:

- detaljna priprema „dokaza o nezgodi“,
- prijava „nezgode“ MUP-u i vršenje „Uviđaja“,
- predaja Zahteva za naknadu „štete“ OD, uz pribavljene dokumente,
- prijem i „obrada“ Zahteva u OD,
- ako je, rešenje Zahteva - pozitivno, pristupa se proceni i isplatu „štete“, što je i cilj podnosioca Zahteva,

- ako, stručna Komisija u OD, oceni da je Zahtev neosnovan, dolazi do „spora“ koji se rešava, ili „odustajanjem od Zahteva od strane podnosioca“ (što se ređe dešava) ili se ide u „dokazivanje istine“ sudskim putem.

I Faza:

U prvoj fazi se detaljno obavljaju priprema za „nameštanje nezgode“, pri čemu se pažljivo biraju:

- **vozila sa oštećenjima** koja se „pripremaju“ tako da izgledaju što uverljivije, nastojeći da deformacije na vozilima budu međusobno, u što većoj meri, kompatibilne,
- **vozilo, za koje se tvrdi da je njegov vozač „izazvao nezgodu“**, je (skoro po pravilu) osigurano od AO kod onog osiguravajućeg društva (OD) za koje smatraju da se „**kod njih ne vrše neke detaljne provere**“ (ili iz nekih drugih razloga),
- **vozač tog vozila treba da „prizna“** Komisiji koja će vršiti „Uviđaj“, da je on „prouzrokovao nezgodu“ pri čemu je **neophodno da „što vernije“** opiše uzrok, tok i posledice „saobraćajne nezgode“,
- „**saputnici**“ koji su u nezgodi „**zadobili teške povrede**“ (obično to budu „**trzajne povrede vrata**“, koje su spolja nevidljive) uz izmišljenu, dobro naučenu priču, a koja se odnosi na uzrok, tok i posledice „nezgode“,
- „**očevice**“, **sa izjavama** koje budu skoro identična izjavama koje su dali „vozači i saputnici“,
- **mesto „nezgode“**, sa vozilima u „zaustavljenim položajima“, za koje smatraju da je najpogodnije i da je kompletna saobraćajna situacija „verno postavljena“, kao i
- **mesto, vrstu i položaj „tragova nezgode“** (obično se radi o pokretnim tragovima - delovima plastike, stakla, ili otpale zemlje) dok, se u veoma malom broju slučajeva, na takvim mestima mogu pronaći, neki od nepokretnih tragova, (tragovi kočenja, zanošenja, struganja i sl.) što nezgode, koje su se stvarno desile, uglavnom, prate.

II Faza

Posle detaljnog obavljanja navedenih priprema na mestu koje je ranije „izabrano“ kao najpogodnije, neko od „učesnika“, obavesti nadležne u MUP-u o „mestu i vremenu - gde i kada se „desila saobraćajna nezgoda“, zahtevajući da „Komisija izvrši Uviđaj“. Po dolasku na naznačeno mesto, Komisija, „**vrši Uviđaj**“, pri čemu bitne podatke unosi u postojeći formular „Zapisnika o uviđaju“, koji **je jedan od najznačajnijih dokumenata u kome se, većina utvrđenih podataka o saobraćajnoj nezgodi, povezuje u jednu celinu.**

*

U formularu „Zapisnika o uviđaju“, za unošenje podataka, već postoji odštampan početni deo teksta, a ostali delovi rečenica se upisuju na, za to, ostavljenom prostoru. Na predviđeno mesto, Komisija unosi osnovne podatke koje (obično) dobija, od: lica koje je prijavilo „štetu“, ili od lica koja su predstavljena kao „učesnici nezgode“.

Podaci koji se unose u „Zapisnik o uviđaju“, se smatraju validanim (pravno važećim) jer se nalaze u zvaničnom dokumentu izdatom od strane MUP-a, sa pečatom i potpisima ovlašćenih članova Komisije (ili pojedinca) koji su „obavili Uviđaj“. Često se, baš zbog takvog načina unošenja podataka, u postupku „dokazivanja istine“, javljaju nedoumice i netačnosti.

*

Naime, u „Zapisniku o uviđaju“, u već postojećem formularu, na početku je, pored ostalog, kao deo sporne rečenice, već odštampan sledeći tekst:

„ ... **po obaveštenju dobijenom od**
 **u časova i**
minuta, povodom saobraćajne nezgode koja se dogodila dana
 **u časova i minuta, na području Opštine**
 **u mestu** „

U taj deo rečenice se unose (obično) podaci koje navede, lice koje je „nezgodu prijavilo“.

Dakle, posle popunjavanja obrasca na ovakav način i sa takvom konstatacijom, dalje, kroz čitav tekst, u „Zapisniku o uviđaju“, se koristi podatak da se „**nezgoda dogodila**“ bez bilo kakvog objašnjenja o „izvoru“ toga (najbitnijeg) podatka, na osnovu čega bi se moglo zaključiti da se tačnost tog, veoma važnog, podatka (možda) može, ili ne može, dovesti u sumnju.

Ovakvim načinom izrade „Zapisnika o uviđaju“ narušava se osnovno „**načelo objektivnosti**“ pri izradi (u ovom slučaju) dokumenata koji se odnose na „Uviđaj“. Naime, nije moguće, u „Zapisniku o uviđaju“ **stavove, ili iskaze svedoka o nastanku nezgode, koji spadaju u „subjektivne elemente uviđajne dokumentacije,“ navoditi uz ostale, „objektivno utvrđene činjenice“, koje se unose u „Zapisnik o uviđaju“, ako se jasno i nedvosmisleno, ne razdvoje i objasne. U ovakvim slučajevima, to nije rađeno.**

Sadašnji način unošenja podataka u „Zapisnik o uviđaju“, pri vršenju „Uviđaja“, u potpunosti, **ide u prilog osobama koje su „planirale prevaru“** jer, posle toga, u ruci imaju „Zapisnik o uviđaju,“ sa ostalim „prilozima“ kao „čvrst dokaz“, kojim se **potvrđuje tačnost njihova izjava** da se nezgoda (stvarno) dogodila na način kako su oni naveli, što im je i bio cilj. Zbog toga, osiguravajućim kućama, odnosno njihovim stručnim službama, koje sumnjaju u tačnost navedenih podataka i njihovih tvrdnji, to predstavlja veliki problem pri nastojanju da (argumentovano, sa pouzdanim podacima) **dokažu upravo suprotno - da se prijavljena „nezgoda“ MUP-u nije dogodila, niti se mogla dogoditi, na način kako su to prijavili „učesnici“, već da se radi o „pokušaju prevare“** da bi, na takav način, neosnovano, ostvarili materijalnu dobit.

Kako rešiti ovaj problem?

Ovaj, značajan problem, može se rešiti na sledeći način:

Naime, potrebno je, u formularu „Zapisnika u uviđaju saobraćajne nezgode“, deo teksta koji je odštampan i koji glasi:

„ ... po obaveštenju dobijenom od u časova i minuta, povodom saobraćajne nezgode **koja se dogodila** dana u časova i minuta, na području Opštine u mestu“,

preformulisati tako da, taj deo rečenice, glasi:

„ ... po obaveštenju dobijenom od u časova i minuta, povodom saobraćajne nezgode, **za koju je, to lice navelo, da se dogodila** dana u časova i minuta, na području Opštine u mestu“

Takvom formulacijom, u „Zapisniku o uviđaju“, kao zvaničnom dokumentu izdatom od strane MUP-a sa pečatom i potpisom ovlaštenih lica (iako bez navođanja „izvora“ odakle je dobijen taj podatak) **ne bi imao „snagu istinitog podatka“**, koji se, u najvećem broju slučajeva, dalje, kroz vođenje postupaka „provlači“ kao pouzdan, zvaničan, podatak, koji se ničim ne dovodi u pitanje, **već bi se takav podatak, u daljem postupku mogao smatrati i koristiti, samo kao „izjava“, lica koje je obavestilo MUP o „nezgodi.**

Time bi, za lica koja „planiraju prevaru“, „Zapisnik o uviđaju“, u kome se nalazi podatak koji, bez provere, ili navođenja „izvora“ **potvrđuje da se „nezgoda dogodila“, prestao da, bude ključni podatak u postupku dokazivanja takve tvrdnje i postao podatak, koji se može tretirati samo kao „neproverena, nepouzdana, izjava“, što ustvari i jeste i što bi čitavom problemu dalo jednu, sasvim drugu, realnu, konotaciju.**

Najbitnije pitanje, na koje je potrebno dati pouzdan odgovor glasi: **DA LI SE NAVEDENA SAOBRAĆAJNA NEZGODA DESILA NA NAČIN KAKO SU TO NAVELA LICA KOJA SU PRIJAVILA „NEZGODU“,**

ODNOSNO, DA LI SE TAKAV SUDAR VOZILA MOŽE SMATRATI REALNIM?

Najrealniji i najprihvatljiviji odgovor na to pitanje, može se naći u radu kolege dr Nenada Milutinovića, koji je prezentovan, na prethodnom Savetovanju, na ovom istom mestu. Naime, autor je naglasio da se radi o rezultatima istraživanja koja su rađena u Nemačkoj, a koji još nisu zvanično objavljeni.

Citiram: „Podstaknuti stalnim konfrontacijama sa lažnim nezgodama, nemački stručnjaci su razvili sofisticirane istražne metode. Do sada su se njihovi opisi pojavili samo u publikacijama na nemačkom jeziku, uključujući i mnoge sudara posvećene upravo ovom polju.“ U vezi sa postavljenim pitanjem tamo se nalazi konkretan, i veoma bitan odgovor, na postavljeno pitanje

Citiram:

„ Da bi se sudar dva vozila smatrao realnim moraju biti ispunjeni osnovni uslovi:

- da se morfologija kontaktnih zona podudara (morfologija – naučna disciplina koja se bavi proučavanjem oblika i građe – u ovom slučaju konkretnih zona na vozilima)
- da postoji kompatibilnost oštećenja na vozilima po položaju i po mehanizmu nastanka,
- da postoji energetska kompatibilnost oštećenja na vozilima,
- da postoji kompatibilnost dinamike vozila u toku sudara sa dinamikom vozila nakon sudara, odnosno da se vozila kreću, od mesta sudara do mesta zaustavljanja odgovarajućim putanjama i da se zaustavljaju u odgovarajućim pozicijama, pri odgovarajućim početnim brzinama i
- da postoje karakteristični tragovi na licu mesta nezgode.“

U navedenom Radu dr N. Milutinovića se nalazi i odgovor, na koji način se može doći do rezultata koji se traže, gde je navedna sledeća konstatacija:

„Upotrebom savremenih istraživačkih metoda i detaljnom analizom osnovnih uslova koji moraju biti zadovoljeni, da bi se sudar smatrao realnim, moguće je , eventualne zloupotrebe prijavljivanja lažnih nezgoda svesti na što manju meru.“

Na osnovu dosadašnjih saznanja, prakse i mišljenja, značajnog broja mojih kolega, smatram da latinska izreka:

„Conditio sine qua non“

u najboljem smislu oslikava sadašnju situaciju u ovoj oblasti i putokaz kojim treba da zajedno idemo. Da bismo došli do istine, više je nego jasno da je neophodno da, gore navedene uslove, treba da prihvatimo kao (zaista) „Uslov bez koga se ne može“. Kolege, koje ne misle tako, treba da ospore (neke, ili sve) prethodno navedene uslove, koji se odnose na dokazivanje „realnosti sudara“, ali ne samo deklarativno, već sa osnovanim dokazima, nudeći, u pismenom obliku, neko drugo, možda bolje, rešenje.

U procesu dokazivanja - da li se radi o „realnom sudaru vozila“ ili ne, mogu se pojaviti tri mogućnosti:

1. Da se, uz korišćenje savremenih, postojećih, metoda dokaže da se zaista radi o „mogućem, realnom sudaru vozila.“
2. Da se, uz korišćenje savremenih, postojećih, metoda dokaže, da se radi o „nerealnom sudaru vozila“.
3. Da se veštak izjasni - da se radi o realnom (ili nerealnom) sudaru vozila, samo deklarativno, bez bilo kakvih pouzdanih dokaza, u smislu: „Ja sam razmatrao kompletnu, postojeću saobraćajnu situaciju i uzeo u obzir sve postojeće podatke, na osnovu čega mogu dati „mišljenje“ da se ovde radi oitd.“

Ako se desi „prva mogućnost“, da veštak, upotrebom savremenih, postojećih, metoda, dokaže da se (u konkretnom slučaju) zaista radi o „realnom sudaru vozila“ (čime bi „sumnja u istinitost“ bila otklonjena) tek tada se može pristupiti drugoj fazi „dokazivanja

istine“, koja se odnosi na nastalu štetu (materijalnu i nematerijalnu) koja je nastala kao posledica konkretnog, „realnog sudara vozila“. Pri utvrđivanju nematerijalne štete (u poslednje vreme) posebna pažnja je usmerena na utvrđivanje mogućnosti nastanka i inteziteta „trzijnih povreda vrata“, koje mogu nastati, kao posledica (utvrđenog) „realnog sudara vozila“. U toj fazi rada učestvuju, pored veštaka saobraćajne i mašanske struke i veštaci mediciske struke. Tek posle multidisciplinarnog pristupa sagledavanju konkretnog problema i donošenja zajedničkog zaključka, veštačenje se može smatrati kompletnim i pouzdanim.

U slučaju **druge mogućnosti**, da se, uz korišćenje savremenih, postojećih, metoda dokaže, **da se radi o „nerealnom sudaru vozila“**, odnosno da do sudara nije moglo doći na način kako je to navedeno od strane osobe koja je prijavila „nastanak nezgode“ i podnela zahtev za „nadoknadu štete“, čime se „postupak dokazivanja istinitosti“ završava. Svaki drugi rad na „pokušaju dokazivanja“ nastanka i intenziteta (u konkretnom slučaju) „trzijnih povreda vrata“ gubi svaki smisao. **Time se postupak „utvrđivanja istine“ završava!**

U slučaju **treće mogućnosti**, veštaci, advokati, stručni savetnici i stranke u sporu, kojima je stalo „**jedino do ISTINE**“, takav pristup radu i deklarativne tvrdnje veštaka, bez stručne (tehničke) potkrepljenosti, su samo „proizvoljne tvrdnje veštaka“ pa se, kao takve, **ne mogu koristiti kao „validni podaci“ u dokazivanju istine. U takvim slučajevima, neophodno je, od veštaka zahtevati da, koristeći tehnički pristup, precizan postupak i metodologiju dokazivanja, pruži pouzdan dokaz za svoje tvrdnje. U protivnom, takav „Nalaz i mišljenje“ se ne može koristiti kao valjan dokument na osnovu koga je moguće donositi pouzdane zaključke.**

Za Organizacioni odbor,
prof. dr Dragoljub Šotra