

PREPOZNAVANJE POKUŠAJA PREVARE U OSIGURANJU

IDENTIFICATION OF INSURANCE FRAUD ATTEMPTS

Milorad Cvijan¹; Emir Smailović²

XI Simpozijum
"Analiza složenih saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: Prevare u osiguranje podrazumevaju prikazivanje oštećenja vozila koja nisu nastala, nisu mogla nastati ili nisu sva nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi. Utvrđivanje prevara u osiguranju je složen i obiman postupak koji podrazumeva detaljnu i uporednu analizu materijalnih dokaza i izjava učesnika saobraćajne nezgode. Pouzdanost sprovedenih analiza verodostojnosti nastanka nezgode proporcionalna je kvalitetu materijalnih dokaza iz uviđajne dokumentacije, kao i vrsti analiza koje je moguće sprovesti.

KLJUČNE REČI: PREVARE U OSIGURANJU, OŠTEĆENJA, TRAGOVI, SAOBRAĆAJNA SITUACIJA, IZJAVE, SAOBRAĆAJNA NEZGODA

Abstract: Insurance frauds imply representation of vehicle damages that did not originate, could not have originated or did not all become as a result of a particular traffic accident. Insurance frauds detection is a complex and extensive process which implies detailed and comparative analysis of material evidence and traffic accident participants statements. Reliability of conducted analysis of accident occurrence authenticity is proportional to quality of material evidence from investigation documentation, and also to types of feasible analysis.

KEY WORDS: INSURANCE FRAUDS, DAMAGES, TRACES, TRAFFIC SITUATION, STATEMENTS, TRAFFIC ACCIDENT

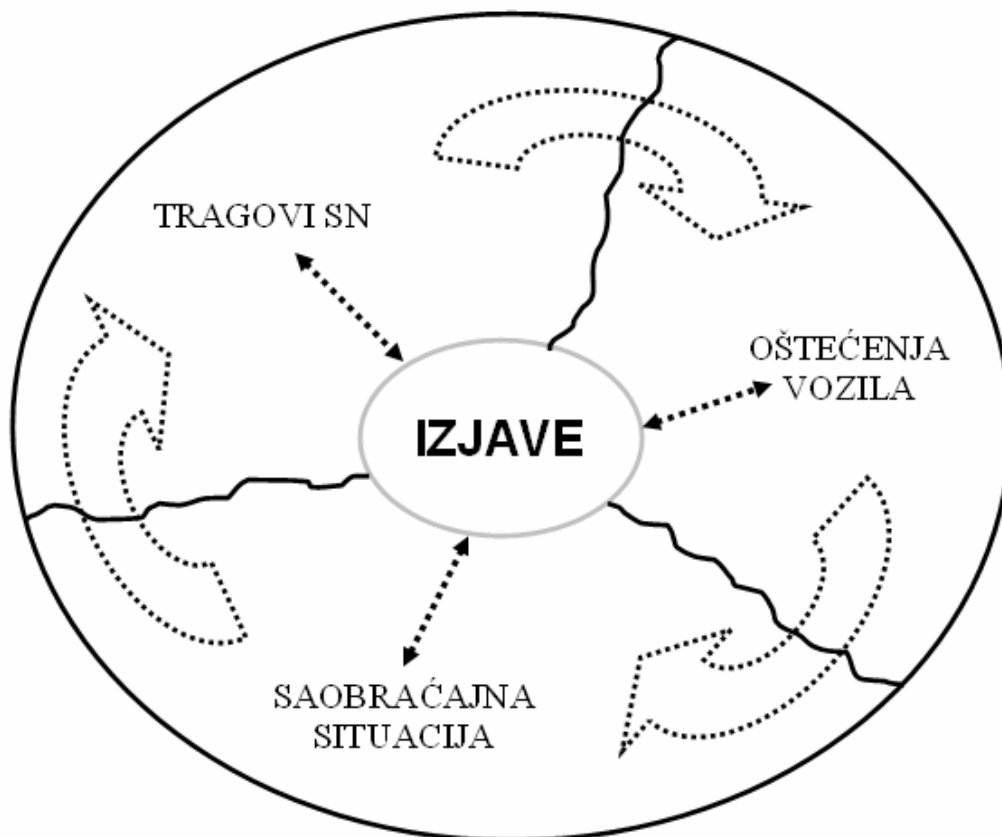
¹ Saobraćajni fakultet u Beogradu, Katedra za bezbednost saobraćaja i drumska vozila, zizam@open.telekom.rs

² smailovicemir@gmail.com

1. UVOD

Definisanje vrste i sadržaja analize saobraćajne nezgode predstavlja polaznu pretpostavku svih kvalitetnih zaključaka. Kvalitet i obim materijalnih dokaza u nekim slučajevima mogu ograničiti ili usmeriti analizu saobraćajne nezgode na vrlo mali broj elemenata, čijom analizom nije moguće niti potvrditi niti isključiti mogućnost nastanka saobraćajne nezgode na opisani način. Iz tog razloga, pretpostavka svake uspešne analize verodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode na opisani način, jesu kvalitetni i obimni materijalni dokazi vezani za svaku fazu saobraćajne nezgode.

Analiza materijalnih dokaza i izjava učesnika saobraćajne nezgode predstavlja polaznu osnovu analize verodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode. Zbog obima i raznolikosti saobraćajnih nezgoda koje se događaju nije moguće definisati jedinstven sadržaj i vrstu analize koju je neophodno sprovesti kako bi se utvrdila verodostojnost opisanog načina nastanka saobraćajne nezgode. Utvrđivanje verodostojnosti saobraćajne nezgode je slično slaganju elemenata mozaika, pri čemu su elementi kojima raspolažu veštaci saobraćajno-tehničke struke, materijalni dokazi saobraćajne nezgode vezani za: oštećenja vozila, tragove same nezgode, saobraćajnu situaciju i izjave učesnika nezgode.



Slika br. 1

Samo detaljnom i uporednom analizom svih materijalnih dokaza i izjava učesnika saobraćajne nezgode se može potvrditi ili isključiti mogućnost opisanog načina nastanka saobraćajne nezgode. Analizom karakterističnih oštećenja vozila moguće je definisati smer dejstva sile u trenutku sudara. Analizom tragova saobraćajne nezgode moguće je utvrditi način kretanja vozila u različitim fazama saobraćajne nezgode. Saobraćajna situacija pokazuje uslove i moguće načine nastanka nezgode.

Ipak, najčešći slučajevi analize su vezani za utvrđivanje verodostojnosti nastanka nezgode opisane od strane učesnika i(ili) svedoka saobraćajne nezgode.

U najboljem slučaju do određenih zaključaka moguće je doći uporednom analizom samo oštećenja vozila. U nekim slučajevima za to će biti potrebna detaljna i uporedna analiza dva elementa (na primer oštećenja i tragova), dok je kod nekih saobraćajnih nezgoda potrebna detaljna i uporedna analiza svih elemenata nezgode. Na osnovu sprovedenih analiza, veštak saobraćajno-tehničke struke se može naći u situacijama da isključi mogućnost:

1. Da su oštećenja nastala u nezgodi,
2. Da su oštećenja nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi,
3. Da su sva oštećenja nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi.

Prevare u osiguranju motornih vozila ne podrazumevaju samo nezgode koje se objektivno nisu dogodile, već se pod prevarama podrazumeva i prikazivanje oštećenja koja se nisu dogodila, nisu mogla da se dogode ili nisu sva mogla da se dogode u prikazanoj nezgodi. Ne retko se događa, da učesnici saobraćajne nezgode prikazuju veću štetu od one koja se objektivno dogodila ili se mogla dogoditi u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi. Oštećenja koja se nisu dogodila ili se nisu mogla dogoditi, a prijavljena su u zahtevu za isplatu štete, podrazumevaju oštećenja koja su ranije nastala u nekoj saobraćajnoj nezgodi ili su se ranije dogodila na neki drugi način.

2. PRIMERI KARAKTERISTIČNIH ANALIZA VERODOSTOJNOSTI NASTANKA NEZGODE

2.1. PRIMER 19 – Oštećenja nisu nastala u nezgodi

U događaju iz aprila 2011. godine u jednoj ulici u Beogradu dogodila se navodno saobraćajna nezgoda u kojoj su učestvovali RENAULT KANGOO i BMW 520 I. U vreme nastanka nezgode asfaltni kolovoz je bio gladak, dobar, suv i dobro osvetljen. Nezgoda se, navodno dogodila u noćnim uslovima.



Slika br. 2

U ovoj saobraćajnoj nezgodi nije bilo povređenih, a analize fotografija su pokazale da je BMW oštećen na različitim mestima u vidu "manjih" deformacija lima, i to: na gornjem delu zadnjeg branika, na desnom delu zadnjeg veznog lima, na prednjem delu ruba prednjeg desnog blatobrana, na zadnjem desnom blatobranu, na desnom bočnom delu BMW-a. Na gornjem delu zadnjeg branika BMW-a se nalaze pukotine (vidi slike br. 3, i br. 4).



Slika br. 3



Slika br. 4

Analiza fotografija oštećenja BMW-a je pokazala da se na "kućištu diferencijala" nalaze tragovi ulja i oštećenje u vidu svežeg loma metala dela "kućišta diferencijala". "Kućište diferencijala" se nije nalazilo u ležištu (vidi Sliku br. 5).



Slika br. 5

Sa druge strane, RENAULT je oštećen na prednjem levom blatobranu u vidu deformacije lima, prednje vetrobransko staklo je zrakasto razbijeno (vidi Sliku br. 6).



Slika br. 6

Vozač BMW-a je u izjavi naveo, da je RENAULT udario u zadnji deo BMW-a, dok je vozač RENAULT-a naveo da je svojim vozilom udario u levi bok BMW-a.

Detaljnou analizom svih materijalnih dokaza vezanih za ovu navodno saobraćajnu nezgodu, nađeno je da oštećenje "kućišta diferencijala" BMW-a, nije nastalo u ovoj saobraćajnoj nezgodi. Naime, ako bi do pucanja "kućišta diferencijala" došlo kao posledica sudara BMW-a i RENAULT-a, tada bi na mestu nezgode morao nastati trag nalik na trag nanete

ili prolivene tečnosti (ulja iz diferencijala), a što ovde nije bio slučaj. Analizom fotografija oštećenja BMW-a, nađeno je da su tragovi ulja na zadnjem donjem delu BMW-a nastali kao posledica kretanja (vožnje) BMW-a i "izbacivanja" ulja iz diferencijala.

U ovom primeru, analizom tragova i oštećenja se može zaključiti da oštećenje diferencijala nije moglo da nastane u prikazanoj saobraćajnoj nezgodi. Potrebno je da sila jakog intenziteta deluje na vozilo i u blizini "kućišta diferencijala", da bi došlo do njegovog pucaanja. Tragovi, vidljivi na fotografijama, isključuju mogućnost da je u nezgodi došlo do pucaanja "kućišta diferencijala". Uporednom analizom prikazanog oštećenja i tragova ispod BMW-a, kao i ostalih oštećenja BMW-a i RENAULT-a sa izjavama učesnika utvrđeno je da se ova saobraćajna nezgoda nije dogodila.

2.2. PRIMER 20 – Oštećenja nisu nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi

Događaj iz ovog primera dogodio se decembra 2010. godine i vezan je za navodno sletanje AUDI-ja sa kolovoza i udaranje u drveće. Kolovoz se u visini mesta nezgode (posmatrano u smeru kretanja AUDI-ja) nalazi u krivini ulevo i u padu. Obilaskom lica mesta utvrđeno je da se pored desne ivice kolovoza nalazi zemljana bankina koja je u padu od kolovoza, a na bankini se nalazi drveće (vidi Sliku br. 7).



Slika br. 7

Detaljnijom analizom fotografija oštećenja AUDI-ja, utvrđeno je da je AUDI oštećen u prednjem desnom i prednjem srednjem delu. "Oplata" branika je desnom delu, u visini prednjeg desnog fara polomljena i ne nalazi se u ležištu. Poklopac motornog prostora AUDI-ja je u predelu gornje ivice prednjeg desnog fara potisnut ka motornom prostoru. Prednji desni far je polomljen i nedostaje deo fara, u donjem levom delu. Oštećenje poklopcu motornog prostora se nalazi na visini od oko 70 cm (što je izmereno obilaskom oštećenog vozila) iznad podloge. Razbijeno staklo fara se nalazi na visini od oko 55 cm (što je izmereno obilaskom oštećenog vozila) iznad podloge. Prednja registarska tablica je u levom delu potisnuta unapred, odnosno od vozila. Prednja ukrasna maska AUDI-ja je na nekoliko mesta oštećena u vidu polomljenih delova maske (vidi slike br. 8 i br. 9).



Slika br. 8



Slika br. 9

Analizirajući fotografije oštećenja AUDI-ja nakon demontiranja "oplate" prednjeg branika i prednje ukrasne maske nađena su oštećenja AUDI-ja u vidu deformacije "šine" prednjeg branika. Deformacije "šine" prednjeg branika su nastale delovanjem sile od prednjeg ka zadnjem delu AUDI-ja, sa centrom udara na nekoliko različitih mesta, posmatrano poprečno.

Na desnom delu "šine" prednjeg branika, kod spoja sa karoserijom nađeno je oštećenje u vidu uvijanja i potisnuća unazad, ka motornom prostoru, a neposredno uz spoj sa karoserijom na "šini" prednjeg branika nađeno je oštećenje u vidu "cepanja". "Šina" prednjeg branika je deformisana, sa centrom udara na oko 0,1 m (što je procenjeno sa fotografija oštećenja) ulevo od desnog držača "šine" prednjeg branika. Ovo oštećenje je nastalo delovanjem sile ukoso i to od prednjeg ka zadnjem delu AUDI-ja i približno od prednje ivice poklopca motornog prostora AUDI-ja ka sredini donjeg dela AUDI-ja. Ovo oštećenje odgovara udaru čeonog dela AUDI-ja u čvrstu prepreku "relativno malih dimenzija". Analizom fotografija oštećenja AUDI-ja nađeno je oštećenje "šine" prednjeg branika AUDI-ja, nast-

lo delovanjem sile od prednjeg ka zadnjem delu AUDI-ja, sa centrom udara na oko 0,2 m ulevo od desne ivice hladnjaka AUDI-ja. Oštećenja odgovaraju udaru "šine" u čvrst predmet male širine i približno oblog oblika. Uzimajući u obzir da je sredina "šine" prednjeg branika (posmatrano po visini) potisnuta ka zadnjem delu AUDI-ja više od gornje i donje ivice (na mestu oštećenja), nalazimo da deo predmeta u koji je udario AUDI čeonim delom nije ravan. (vidi Sliku br. 10).



Slika br. 10

Oštećenje "šine" branika AUDI-ja (koje se nalazi između dve "sirene") se nalazi približno na sredini AUDI-ja i nastalo je delovanjem sile u smeru od prednjeg ka zadnjem delu AUDI-ja. Ovo oštećenje odgovara udaru čeonog dela AUDI-ja u čvrstu prepreku "relativno malih dimenzija". U visini leve ivice hladnjaka AUDI-ja nađeno je oštećenje "šine" prednjeg branika AUDI-ja. Levi deo "šine" prednjeg branika je pomeren ka gornjem delu AUDI-ja (vidi Sliku br. 11).



Slika br. 11

Ovakva oštećenja "šine" prednjeg branika AUDI-ja bi mogla nastati udarom "šine" prednjeg branika AUDI-ja u četiri čvrsta predmeta ("relativno malih dimenzija") koji bi bili postavljeni približno vertikalno. Ako bi oštećenja "šine" prednjeg branika AUDI-ja nastala kao posledica udara čeonog dela AUDI-ja u prepreku, tada bi se predmeti u koje je udario čeonni deo AUDI-ja morali nalaziti (prvi i poslednji) na međusobnom rastojanju od oko 75 cm.

Ako bi oštećenje prednje desne ivice poklopca motornog prostora i oštećenja desnog dela "šine" prednjeg branika AUDI-ja nastalo kao posledica udara prednjeg dela AUDI-ja u jednu prepreku, tada bi ovakva prepreka morala imati visinu veću od visine na kojoj se nalaze oštećenja prednjeg desnog dela poklopca motornog prostora AUDI-ja.

Uporednom analizom oštećenja prednje maske AUDI-ja (u visini oštećenja prednje registarske tablice, sa oštećenjem "šine" prednjeg branika u visini prednje registarske tablice), utvrđeno je da bi oštećenja prednje maske (koja je od plastične mase) morala biti veća ako bi u jednom sudaru nastala i oštećenja "šine" prednjeg branika (koji je od metala), a što ovde nije slučaj. Analizirajući intenzitet oštećenja branika u predelu oštećenja registarske tablice (dubina deformacije i potisnuća ka motornom prostoru), nađeno je da na toj poziciji nije moglo doći do sudara AUDI-ja sa drvetom visine veće od visine poklopca motornog prostora. Analizom fotografija oštećenja i fotografija lica mesta, nađeno je da oštećenja AUDI-ja, po svom obliku, poziciji i intenzitetu ne odgovaraju oštećenjima koja bi nastala u sudaru sa drvećem koje je vidljivo na fotografijama (Slika br. 7).

U ovom primeru je utvrđeno, na osnovu fotografija oštećenja i lica mesta, da oštećenja ne odgovaraju opisanom načinu nastanka nezgode. Nema dileme da oštećena na AUDI-ju postoje, ali ovakva oštećenja nisu mogla nastati u nezgodi prikazanoj na ovaj način.

2.3. PRIMER 21 – Nisu sva oštećenja nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi

Događaj iz ovog primera dogodio se novembra 2011. godine i vezan je za navodnu nezgodu koja se dogodila u Sarajevu, u kojoj su učestvovali AUDI "A6", i AUDI "4B". U vreme nastanka nezgode asfaltni kolovoz je bio dobar, suv, dobro osvetljen (vidi Sliku br. 12).



Slika br. 12

Prema izjavama učesnika, nezgoda se dogodila tako što je AUDI "4B", prilikom preticanja AUDI-ja "A6", zadnjim desnim delom udario u prednji levi deo AUDI-ja "A6", tako da "odgurne" (po izjavama učesnika) AUDI "A6" u njegovu desnu stranu, nakon čega AUDI "A6" udara u betonsku ogradu sa svoje desne strane (vidi Sliku br. 13).



Slika br. 13

Analizom fotografija, na zadnjem braniku i na zadnjem desnom blatobranu, u visini zadnjeg desnog čoška AUDI-ja "4B" je nađen trag nalik na trag grebanja. Trag nalik na trag grebanja je u donjem delu zadnjeg branika AUDI-ja i u zadnjem donjem delu zadnjeg desnog blatobrana nastao delovanjem sile približno u smeru od donje ivice zadnjeg branika ka gornjoj ivici zadnjeg branika AUDI-ja "4B". Trag nalik na trag grebanja na zadnjem desnom čošku AUDI-ja "4B" se pruža do 0,6 m iznad podloge (što je procenjeno sa fotografija oštećenja). Na "rubu" zadnjeg desnog blatobrana AUDI-ja "4B", u visini zadnje ivice "ruba" zadnjeg desnog blatobrana nađen je trag nalik na trag grebanja. Na zadnjem desnom naplatku AUDI-ja "4B" nađen je trag nalik na trag grebanja (vidi Sliku br. 14).



Slika br. 14

Analizom fotografija oštećenja AUDI-ja "A6", nađeno je da je AUDI "A6" oštećen u prednjem delu. "Oplata" prednjeg branika je u desnom delu polomljena i ne nalazi se u ležištu. Prednji desni blatobran AUDI-ja "A6" je u visini gornje leve ivice desnog fara deformisan i potisnut ka zadnjem delu AUDI-ja "A6". Prednja ivica poklopca motornog prostora AUDI-ja "A6" je približno od vertikalne ose AUDI-ja "A6", do približno gornje desne ivice ukrasne maske hladnjaka deformisana delovanjem sile od prednjeg ka zadnjem delu AUDI-ja "A6". Poklopac motornog prostora AUDI-ja "A6" se ne nalazi u ležištu. Prednji branik AUDI-ja "A6", se u levom delu ne nalazi u ležištu. Na gornjoj i desnoj ivici ukrasne maske hladnjaka AUDI-ja "A6" nađeni su tragovi nalik tragovima grebanja. Prednji desni far AUDI-ja "A6" je oštećen i to tako što je "staklo" prednjeg desnog fara polomljeno i u levom delu nedostaje (vidi Sliku br. 15).

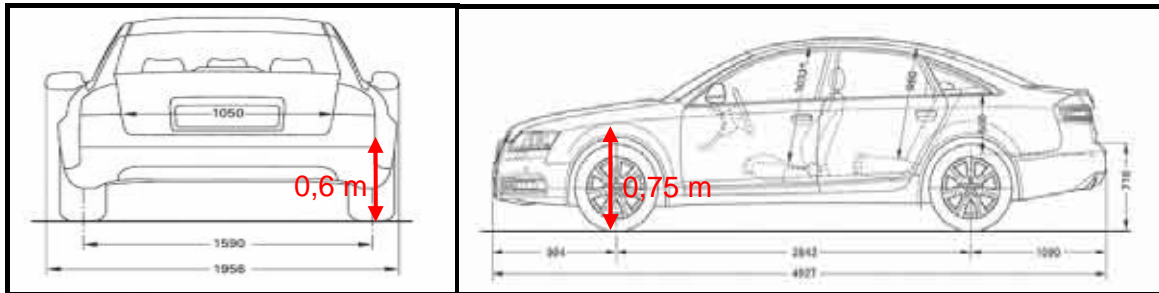


Slika br. 15

Na prednjem delu prednjeg levog blatobrana i na prednjem delu "ruba" prednjeg levog blatobrana AUDI-ja "A6" nađeni su tragovi nalik tragovima svetle boje. Trag na "rubu" prednjeg levog blatobrana AUDI-ja "A6" nalik na trag svetle boje se nalazi na oko 0,75 m iznad podloge (što je procenjeno sa fotografija oštećenja).



Slika br. 16



Slika br. 17 – Uporedni prikaz visine oštećenja na AUDI-ju "4B" i AUDI-ju "A6"

Na osnovu detaljne i uporedne analize oštećenja AUDI-ja "4B" i AUDI-ja "A6", nađeno je da oštećenje na zadnjem desnom delu AUDI-ja "4B" i oštećenje na prednjem levom blatobranu AUDI-ja "A6" (vidljiva na fotografijama) nisu nastala kao posledica sudara prednjeg levog dela AUDI-ja "A6" i zadnjeg desnog dela AUDI-ja "4B". Ukoliko bi došlo do sudara prednjeg levog dela AUDI-ja "A6" i zadnjeg desnog dela AUDI-ja "4B", tako da AUDI "A6" bude "odgurnut" u svoju desnu stranu, tada bi na prednjem levom delu AUDI-ja "A6" i na zadnjem desnom delu AUDI-ja "4B" morala nastati oštećenja koja bi po obliku i intenzitetu odgovarala opisanom načinu nastanka nezgode.

Detaljnom analizom fotografija, nađeno je da se oštećenje na "rubu" prednjeg levog blatobrana AUDI-ja "A6" nalazi na oko 0,75 m iznad podloge, dok se oštećenje na zadnjem desnom delu AUDI-ja "4B" nalazi na najviše 0,6 m iznad ravni podloge. Ukoliko bi došlo do sudara AUDI-ja "A6" i AUDI-ja "4B", tada bi na istoj visini (0,75 m iznad ravni podloge) morala nastati i oštećenja na zadnjem desnom delu AUDI-ja "4B".

Ukoliko bi došlo do sudara prednjeg levog dela AUDI-ja "A6" i zadnjeg desnog dela AUDI-ja "4B", tako da nakon sudara AUDI "A6" bude "odgurnut" u svoju desnu stranu, tada bi na mesto kontakta prednjeg levog dela AUDI-ja "A6" i zadnjeg desnog dela AUDI-ja "4B" morali nastati karakteristični tragovi zanošenja vozila, kojih nema na Skici lica mesta, a na fotografijama nisu vidljivi.

Detaljnom analizom fotografija, saobraćajno-tehničkim veštačenjem nije moguće isključiti mogućnost da je došlo do udara prednjeg desnog dela AUDI-ja "A6" u betonsku ogradu.

U ovom primeru, prikazano je da neka oštećenja nije moguće isključiti da su nastala u nezgodi. Veštak, saobraćajno-tehničke struke, na osnovu karakterističnih oštećenja i izjava učesnika može isključiti mogućnost da je došlo do nezgode na opisani način, ali ne može isključiti mogućnost da su sva oštećenja nastala u nezgodi. Naime, imajući u vidu da do sudara prednjeg levog dela AUDI-ja "A6" i zadnjeg desnog dela AUDI-ja "4B" nije došlo na način opisan u nezgodi, tada ni navodni sudar AUDI-ja "A6" i AUDI-ja "4B" nije mogao da bude uzrok skretanja AUDI-ja "A6" u svoju desnu stranu i udara u betonsku ogradu.

3. ZAKLJUČAK

Prilikom analize saobraćajne nezgode svi materijalni tragovi i elementi koji opisuju nezgodu su važni. Ukoliko postoji dilema da li neki elemenat (fotografija, oštećenje, trag i sl.) treba da bude sastavni deo dokumentacije, uvek treba izabrati mogućnost da svi dostupni elementi budu sadržani. Radnici osiguravajućih kuća treba da imaju ovo u vidu, i da se trude da u fazi prikupljana podataka o nezgodi, prikupe što je moguće više elemenata, materijalnih dokaza, izjava koji opisuju konkretnu nezgodu. Značajno je da se pravovremeno sačine kvalitetne fotografije oštećenja vozila prijavljenog za naplatu štete. Fotografije sačinjene u pravom trenutku mogu u određenim slučajevima realnije prikazati elemente

značajne za isključivanje mogućnosti opisanog načina nastanka nezgode. Prilikom obilaska oštećenog vozila, radnici osiguravajućih kuća bi trebalo da izvrše merenja karakterističnih oštećenja na vozilu. Mogući način isključivanja mogućnosti nastanka nezgode je uzimanje karakterističnih delova vozila, njihova detaljna i uporedna analiza sa elementima vidljivim na fotografijama.

Kroz navedene primere je prikazan način i postupak utvrđivanja karakteristika oštećenja i mogućí načini nastanka. U nekim situacijama je prikazano, da se na osnovu relativno malog broja podataka može isključiti mogućnost opisanog načina nastanka nezgode. Nekada je mali broj kvalitetnih fotografija (oštećenja, lica mesta) dovoljna da isključi mogućnost opisanog načina nastanka nezgode. Iskustvo u analiziranju saobraćajnih nezgoda pokazuje da je veštacima saobraćajno-tehničke struke olakšan posao ukoliko raspolažu sa velikom količinom podataka vezanih za nastanak nezgode. Takođe, dokazivanje nameštenih nezgoda, ili oštećenja koja nisu nastala u navedenoj nezgodi je olakšano ukoliko se raspolaže kvalitetnom i obimnom dokumentacijom. U navedenim primerima se može zaključiti da se u jednom konkretnom slučaju mogu susresti sva tri zaključka vezana za oštećenje vozila. U istom primeru može se isključiti mogućnost da su određena oštećenja nastala u saobraćajnoj nezgodi, nastala u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi ili da su sva oštećenja nastala u saobraćajnoj nezgodi.

U prvom primeru je prikazano kako se na osnovu malog broja elemenata može utvrditi da navedeno oštećenje nije nastalo u nezgodi. Za dokazivanje nameštene nezgode, neophodne su dodatne uporedne analize materijalnih dokaza i izjava navodnih učesnika nezgode.

U drugom primeru je prikazano kako se na osnovu analize fotografija oštećenja može doći do stavova koji isključuju mogućnost nastanka oštećenja u prikazanoj saobraćajnoj nezgodi.

U trećem primeru je prikazano da sva oštećenja nisu mogla nastati u analiziranoj nezgodi. Veštak saobraćajno-tehničke struke u nekim nezgodama ne može isključiti mogućnost da su neka oštećenja nastala u prikazanoj nezgodi. Takvi slučajevi su izuzetno važni za osiguravajuća društva, njihovim prepoznavanjem i donošenjem ispravnih odluka osiguravajuća društva mogu uštedeti značajna materijalna sredstva.

LITERATURA

- [1] Vujanić, M., Antić, B. Zbirka zadataka iz bezbednosti saobraćaja, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd, 2006.
- [2] Vujanić, M., i dr. Priručnik za saobraćajno tehničko veštačenje 96, Beograd, 1996.
- [3] Antić, B., Vujanić, M., Pavlović, A., Analiza verodostojnosti nastanka saobraćajne nezgode, IX Simpozijum sa međunarodnim učešćem o saobraćajno-tehničkom veštačenju i proceni šteta, Zbornik radova, Zlatibor, 2010.
- [4] Lipovac, K., Uviđaj saobraćajnih nezgoda elementi saobraćajne trasologije, Priručnik, Viša škola unutrašnjih poslova, II izdanje, Beograd, 2000.
- [5] Ekspertize TRAFFIC SAFETY GROUP

