

NAUČNO-STRUČNI POSTUPCI I TEHNIKE SAOBRĀCAJNE EKSPERTIZE

SCIENTIFIC-PROFESSIONAL WAYS AND TECHNIQUES OF A TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISE

Svetozar Kostić¹, dipl. inž; Nenad Ruškić², dipl. inž.

Rezime: U sudskom postupku od veštaka saobraćajne struke zahteva se da napiše izveštaj o saobraćajnoj nezgodi u vidu nalaza i mišljenja. U okviru rada izvršena je analiza načina pisanja izveštaja veštaka saobraćajne struke, odnosno elemenata koje jedan nalaz i mišljenje veštaka saobraćajne struke treba da sadrži, kao i pitanja na koja bi trebalo da da odgovore. U radu su analizirane metode i tehnike saobraćajne ekspertize i osnove za pravilnu izradu nalaza i mišljenja, zatim problemi sa kojima se jedan veštak saobraćajne struke može susresti u toku pisanja svog izveštaja, kao i načini na koji se problemi i greške mogu prevazići, odnosno dati su principi i pravila kojih bi veštak trebalo da se pridržava.

Abstract: During the law procedure, the Court claim from traffic court expert to write a report about a traffic accident in form of findings and opinions. In this paper, the analysis of a way to write traffic accident expertise, with elements which one traffic expert's finding and opinion should contain, as well as the questions which should be answered, was made. In this paper, the methods and the technics of traffic expertise, basics for right writing of finding and opinion, in additon, the problems one traffic court expert can encounter, as well as the ways to overcome those problems and errors, with principles and rules which expert should observe, were analysed.

1. UVOD

U svom nalazu i mišljenju veštak na osnovu raspoloživih podataka utvrđuje činjenice koje je prema pravilima struke potrebno definisati da bi se odgovorilo na pitanja koja sud ili stranke u okviru krivičnog postupka postavljaju veštaku. Na osnovu sprovedenih analiza i prethodno izvedenih zaključaka, kao i stručnog znanja i iskustava, veštak iznosi stručno mišljenje o pitanjima koja nisu isključivo predmet nalaza.

¹ Факултет техничких наука у Новом Саду, Департман за саобраћај, s_kostic@ptt.rs

² Факултет техничких наука у Новом Саду, Департман за саобраћај, nruskie@yahoo.com

Iz tog razloga nalaz i mišljenje veštaka su za sud značajan izvora saznanja o činjenicama koje je neophodno utvrditi u okviru krivičnog postupka. Nalaz i mišljenje veštaka se kao i ostali izvedeni dokazi ceni u okviru postupka odlučivanja o krivičnom delu.

Iskaz veštaka se po pravilu sastoji od nalaza i mišljenja, ali u određenim slučajevima on može odstupiti od uobičajene forme, i to u slučajevima kada je klasična forma nalaza preopširna ili s u okviru nje ne mogu odgovoriti na sva pitanja koja su važna za sud. Međutim, veštak najčešće ne može izneti mišljenje bez prethodnog nalaza, jer samo detaljne analize i proračuni pružaju osnovu za davanje kvalitetnog stručnog mišljenja.

2. SADRŽAJ NALAZA I MIŠLJENJA VEŠTAKA

U saobraćajno-tehničkom veštačenju koje se vrši po nalogu suda, naredbom se određuje predmet veštačenja i navode pitanja na koja veštak treba da odgovori. Međutim, sudskom naredbom nisu uvek precizirana sva pitanja, niti su određene okolnosti koje veštak u nalazu treba da odredi. Primenom određenih metoda i postupaka zasnovanih na pravilima nauke i struke, veštak u svom nalazu i mišljenju nekada može dati i odgovore na većinu pitanja koja su značajna za razjašnjavanje uzroka i toka nezgode, a za koje su pred suda zainteresovine i podnositelj tužbe i tuženi. Sudska naredba se najčešće završava uopštenom formulacijom kojom se definiše predmet veštačenja.

Na osnovu rezultatata analize većeg broja sudskeh naredbi, prisutnog stanja u veštačenju, a posebno potrebe za unificiranjem zahteva za izradu ekspertiza, u stručnoj literaturi definisan je osnovni sadržaj izveštaja veštaka. Ovaj izveštaj, u okviru minimalne forme, treba da sadrži uvodni deo, nalaz, mišljenje i zaključak. Polazeći od zahteva suda i baze raspoloživih podataka koja se prikuplja pri vršenju uviđaja saobraćajnih nezgoda, kao i podataka koji se pribavljuju u postupku izvođenja dokaza, razlikuje se više varijanti izveštaja veštaka čiji je osnovni sadržaj takođe detaljno razrađen u postojećoj literaturi.

- ***Uvodni deo***

U ovom delu veštak treba da navede osnovne podatke o organu koji ga je angažovao, o sebi ili organu ispred koga veštači, o naredbi za veštačenje, kao i o samom sudskom predmetu i ovaj sadržaj obično se navodi na naslovnoj strani veštačenja. U uvodnom delu veštačenja može se priložiti i naredba za veštačenje, kako bi se videla posebna pitanja i zahtevi suda.

U okviru uvodnog dela mogu se navesti svi izvori podataka koji su veštaku bili na raspolaganju što je posebno važno, ako su veštaku dostupni delovi uviđajne dokumentacije i samo određeni delovi predmetnih spisa.

- ***Osnovni podaci***

U okviru prvog poglavlja, grupisani su relevantni podaci za izradu veštačenja u četiri podgrupe, kako su uglavnom fiksiraju u uviđajnoj dokumentaciji. Veštak ukratko navodi sve podatke koji su bitni za dalju analizu, tj. koje će koristiti kao polaznu osnovu za veštačenje. Navode se samo osnovni podaci. Ovi podaci moraju u prethodnom postupku biti verifikovani, a posebno podaci o vremenu (dan, sat i minut kada se dogodila nezgoda), o posledicama i o učesnicima nezgode. Kod podataka o mestu nezgode detaljno će se navesti svi važni elementi geometrije i dimenzija saobraćajnice (put i elementi putne površine, krivina, raskrsnica, prisustvo objekata koji ometaju preglednost i slično). Ukoliko je poznat podatak o preglednosti (ili veštak može da ga odredi) on će biti posebno naveden i komentarisan, a takođe i podaci o vremenu, u smislu meteoroloških prilika, odnosno o vidljivosti i njenim ograničenjima.

Ako su u prethodnom postupku utvrđene i druge činjenice, analizom krvi i urina, rekonstrukcijom, ili neposrednim snimanjem od strane veštaka, daće se prikaz i ovih podataka posebnom skicom ili na drugi odgovarajući način.

- ***Prethodna analiza podataka***

Poglavlje analiza podataka ima pet podgrupa u kojima se analiziraju oštećenja na vozilima, povrede učesnika nezgode i raspored materijalnih tragova koji su registrovani u uviđajnoj dokumentaciji. U okviru posebne podgrupe analiziraju se iskazi svedoka predmetne nezgode, ako ne postoje materijalni elementi u spisima. Analiza podataka je osnov za određivanje položaja učesnika, brzine njihovog kretanja i mogućnosti izbegavanja nezgode. S obzirom da ovaj deo ima karakter prethodne analize osnovnih podataka, pa i spornih izjava svedoka i zaključaka prethodnih veštačenja, poželjno je da se posebno izdvoji od samog nalaza.

- ***Nalaz***

U ovom delu izveštaja određuje se mesto sudara, brzine učesnika, a na osnovu vremensko-prostorne analize, tok i dinamika nastanka saobraćajne nezgode.

Ovaj, najznačajniji deo nalaza, često je sporan u oceni zaključaka i usaglašavanju veštaka, a ređe zbog nepravilnog postupka i lošeg proračuna. Po pravilu, uzrok spornih mišljenja i izvedenih zaključaka je različito tumačenje i utvrđivanje relevantnih podataka i činjenica. Zato se insistira da se u posebnoj podgrupi prikažu i definišu svi bitni podaci za dalju analizu nezgode.

Određivanje mesta sudara obuhvata utvrđivanje međusobnog odnosa učesnika nezgode i njihovog položaja poprečno i poduzno u odnosu na fiksnu tačku. Kod iznošenja dela nalaza o mestu sudara, veštak bi trebalo da sveobuhvatno i stručno obazloži i analizira sve tragove koji pomažu pri njegovom preciznom i pouzdanom definisanju.

Brzine učesnika u nezgodi često se mogu odrediti na više načina. Veštak bi trebalo da na osnovu sveobuhvatne i uporedne analize svih tragova i podataka odredi brzine učesnika u nezgodi. Na osnovu nekih tragova brzine se određuju dovoljno precizno i pouzdano (tragovi kočenja, tahografskih zapisa i sl.), a nekad se brzina određuje približno, sa velikom tolerancijom (odbačeni materijali i delovi sa vozila).

U okviru nalaza preporučljivo je odrediti brzine učesnika u svim fazama nezgode, a posebno u karakterističnim pozicijama, kao na primer: neposredno pre reagovanja, na početku tragova kočenja, u trenutku nastanka opasne situacije, neposredno pre sudara, u trenutku silaska sa kolovoza itd. Na osnovu utvrđenih brzina učesnika, njihovih putanja i karakterističnih pozicija, vrši se prostorno-vremenska analiza sa ciljem da se pouzdano utvrde međusobni položaji svih učesnika u karakterističnim trenucima, ili fazama nastanka saobraćajne nezgode.

Analiza mogućnosti izbegavanja saobraćajne nezgode je jedan od najvažnijih delova nalaza veštaka jer se u okviru nje ispituju različite realne mogućnosti da se konkretna saobraćajna nezgoda izbegne. Posebno je značajno analizirati one načine izbegavanja koji se, u dатој situaciji, objektivno mogu očekivati od učesnika u nezgodi. Ispitivanjem mogućnosti i uslova pod kojima bi se nezgoda mogla izbeći indirektno se utvrđuje da li su okrivljeni i oštećeni u dатој situaciji adekvatno i blagovremeno reagovali i koja su ponašanja i postupanja bila u uzročnoj vezi sa nastalom nezgodom, a koja su imala samo uticaj na posledice nezgode.

• *Mišljenje*

Na osnovu analize relevantnih podataka i analiza koje su sprovedene u okviru nalaza, ali i na osnovu prethodnih saznanja i iskustva, veštak iznosi mišljenje u kome se izjašnjava o uslovima, uzrocima i okolnostima nastanka saobraćajne nezgode, kao i o njenim posledicama.

Navode se sva neadekvatna i neblagovremena postupanja neposrednih i posrednih učesnika nezgode, koja su bila u vezi sa uzrokom ili posledicama saobraćajne nezgode. Znači, mišljenje veštaka predstavlja integraciju svih delova nalaza u zaokružen i jasan stav saobraćajno-tehničkog veštaka o okolnostima pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda.

Posebno značajan deo mišljenja odnosi se na identifikaciju i kvalifikaciju propusta učesnika u saobraćajnoj nezgodi. Da bi veštak ispunio zahteve i očekivanja suda, te da bi njegov nalaz i mišljenje bili zaokruženi, neophodno je precizno identifikovati ko je sa saobraćajno-tehničkog aspekta načinio propust i kako je taj propust uticao na nastanak nezgode.

- **Zaključak**

U zaključku se sažima mišljenje veštaka, tako da se ističu samo osnovne okolnosti i faktori koji su u vezi sa nezgodom, ili su bili od uticaja na njene posledice. Posebno se ističe mogućnost ili nemogućnost izbegavanja saobraćajne nezgode ili ublažavanje njenih posledica. Utvrđen sadržaj nalaza i mišljenja veštaka po prethodno definisanoj metodi obavezuje veštaka na postupnost u analizi elemenata koji su važni za formiranje nalaza i mišljenja.

3. METODE I TEHNIKE SAOBRAĆAJNE EKSPERTIZE

Poslednjih godina u stručnoj literaturi se iznose predlozi sistematizovanja i unificiranja izveštaja veštaka o saobraćajnoj nezgodi. Međutim, i pored načelnog približavanja stavova o metodi izrade izveštaja veštaku, u praksi su i dalje prisutne velike razlike u formi izveštajia. Iz tog razloga, kod angažovanja dva i/ili više veštaka po istoj nezgodi, krajnje je otežano njihovo usaglašavanje. Osnovna karakteristika dosadašnjih izveštaja veštaka je različita konцепција njihovog sadržaja, koja se kreće od nabranjanja - rekapitulacije utvrđenih obeležja toka nezgode, do određivanja krivice izražene u procentima, ili od objašnjenja uzročno-posledičnih veza pojedinih faza nezgode, do različitog tumačenja utvrđenih činjenica. Takođe, preko 90% sadašnjih pismenih izveštaja veštaka ne sadrži zaključak kao posebnu celinu.

U postupku izrade nalaza i mišljenja, veštak pored sistematizacije i selekcije polaznih i utvrđivanja bitnih podataka i činjenica po pravilu treba da odgovori i na sledeća pitanja:

- Kako se dogodila saobraćajna nezgoda (njen tok i dinamika)?
- Da li su postojali uslovi i mogućnosti za izbegavanje nezgode?
- Sa kojom bi brzinom u dатој situaciji nezgoda bila izbegнута?
- Koji su dominantni uzroci i okolnosti nastanka nezgode?
- Koji su propusti učesnika i kako su oni doprineli nastanku nezgode?

3.1. SISTEMATIZACIJA I SELEKCIJA PODATAKA

Prvi korak veštaka saobraćajne nezgode, nakon preuzimanja spisa predmeta jeste preliminarna provera raspoloživih podataka i procena da li se na bazi tih prikupljenih podataka može odgovoriti na zadatke iz naredbe suda. U uslovima raspolaganja solidnim podacima pristupa se saobraćajnoj ekspertizi, dok u suprotnom, sledi prikupljanje dopunskih podataka ili upućivanje zahteva za redefinisanje zadatka veštačenja. Praksa pokazuje da se veštačenja često zasnivaju na nedovoljno kvalitetnim podacima, ali i to, da su primena tih i takvih podataka kao i njihova prezentacija u pismenom izveštaju veštaka neodgovarajući.

Primenom određene metodologije i grafo-analitičkih modela i postupaka veštak određuje osnovne (polazne) parametre za dalju analizu toka i dinamike nezgode koja se može sprovoditi u više verzija, posebno u situaciji kada se nezgoda osim na materijalnim podacima bazira i na protivrečnim iskazima učesnika i svedoka nezgode. Takođe, veštak proučava, kritički analizira, vrednuje i selektuje relevantne podatke i faktore koji su mogli biti od uticaja na nastanak saobraćajne nezgode.

U sledećoj fazi određuju se konkretnе vrednosti parametara značajnih za rekonstrukciju toka i dinamike saobraćajne nezgode. Neke od ovih parametara određuje sud navodeći ih u naredbi za veštačenje, ili u postupku istrage putem dopune uviđaja, rekonstrukcijom ili saslušanjem svedoka i veštaka drugih struka i specijalnosti. Ostale parametre veštak bira i određuje samostalno, koristeći se priručnicima, udžbenicima, propisanim normativima, rezultatima merenja i istraživanja.

3.2. DEFINISANJE I ANALIZA TOKA NEZGODE

Svaka saobraćajna nezgoda se može posmatrati kao posledica događaja nastalih dejstvom više uzroka, od kojih neki mogu biti i slučajni. Iz tih razloga većina saobraćajnih nezgoda ima svoje specifične osobine, karakteristične samo za tu saobraćajnu nezgodu, koje je odvajaju od drugih sličnih odnosno analognih događaja.

Iz prethodno navedenog može se zaključiti da elementi metodologije saobraćajno-tehničkog veštačenja zahtevaju od veštaka stvaranje određene pretpostavke, koju daljim tokom analize razrađuje i nakon utvrđenih činjenica o dinamici i toku saobraćajne nezgode, potvrđuje i odbacuje.

U ovoj fazi veštačenja treba utvrditi sledeća saobraćajno-tehnička obeležja:

- položaji učesnika u saobraćajnoj nezgodi i to u pojedinim karakterističnim momentima, kao i poduznu i poprečnu udaljenost, ugao poduzne ose, i dr.;
- brzine kretanja učesnika u nezgodi u karakterističnim fazama;
- pozicije učesnika u nezgodi kada su se uočili i u trenutku nastanka opasne situacije;
- pozicije u kojima dolazi do promene načina kretanja vozila kao i u procesu samog sudara;
- ostala specifična obeležja konkretnog događaja.

U sadašnjoj praksi često izostaju: potpuni sekvencijalni opis toka nezgode, kao i grafički prikaz istovremenih pozicija učesnika u nezgodi u pojedinim karakterističnim trenucima. Pored ovih najčešćih razlika, kod pojedinih institucija u izveštaju nedostaje grafički prikaz toka saobraćajne nezgode, koji u suštini predstavlja ilustraciju istovremenih položaja učesnika u nezgodi u pojedinim karakterističnim trenucima, u odnosu na put, vreme i druge prostorno ambijentalne okolnosti na mestu nezgode.

U vremensko-prostornoj analizi (VP-analiza) grafo-analitičkim postupcima i modelima, utvrđuju se karakteristični međusobni položaji učesnika nezgode u pojedinim bitnim fazama saobraćajne nezgode. Ti međusobni položaji određuju se rastojanjem, vremenom i brzinom učesnika nezgode. Na osnovu toga, definiše se ceo tok i dinamika njenog odvijanja, odnosno postupanja učesnika saobraćajne nezgode i utvrđuju uzroci i okolnosti njenog nastanka.

U VP analizi utvrđuje se i postupanje učesnika nezgode pri kojima se ona ne bi dogodila. Sud najčešće interesuje odgovor na pitanje kojom bi bezbednom brzinom vozač mogao da izbegne sudar u datoj saobraćajnoj situaciji. Odgovor na ovo pitanje uslovljen je karakterističnim elementima saobraćajne situacije. Ako je opasnost u promenjenoj saobraćajnoj situaciji stvorena iznenada, tj. ako tu promenu vozač nije mogao da očekuje i predviđa tada nije imao razloge da vozi "uslovno bezbednom" brzinom, već brzinom koja je realna za tekuću saobraćajnu situaciju na putu, pa sudar ne bi mogao da izbegne.

3.3. ANALIZA USLOVA I MOGUĆNOSTI IZBEGAVANJA NEZGODE

Iz sadržaja postojećih pismenih izveštaja o ekspertizi saobraćajne nezgode, u praksi se koristi analitički metodski postupak u definisanju uslova za izbegavanje saobraćajne nezgode, mada je u nekim izveštajima čak i on izostavljen. Iz analize sadržaja pismenih izveštaja ovaj elemenat metodologije karakteriše:

- izmena jednog obeležja, najčešće brzine kretanja vozila, uz zadržavanje vrednosti svih ostalih, koji su inače indirektno povezani;
- poistovećivanje bezbedne sa prilagođenom brzinom;
- izostavljanje objašnjenja veštaka koliko su dobijeni rezultati pri izmeni jednog parametra, uz zadržavanje ostalih, približni konkretnim uslovima nastanka predmetne nezgode.

U ovom elementu metodologije izrade saobraćajno-tehničkog veštačenja sve više se prihvata stav da se provera mogućnosti izbegavanja nastanka konkretnе nezgode vrši analizom hipotetičke situacije u kojoj je promenjena brzina ili način kretanja učesnika nezgode, u odnosu na analiziranu realnu nezgodu. Za uslove identične uslovima u trenutku nastanka nezgode (realna situacija) nije moguće proveriti mogućnost izbegavanja nezgode, jer se nezgoda i dogodila baš u takvим uslovima. Zbog toga se analiza mogućnosti izbegavanja nezgode vrši menjanjem bar jedne okolnosti, a tada nastaje situacija koja se razlikuje od realne. Takva situacija je hipotetična (prepostavljena) i bliža je ili dalja, odnosno sličnija ili manje slična realnoj situaciji, a u zavisnosti od toga u kojoj meri su promenjene karakteristike realne situacije.

Dakle, u okviru analize konkretnе nezgode, neophodno je analizirati sve realne kombinacije (vrednosti) pojedinih saobraćajno-tehničkih obeležja, pri kojima postoje objektivni uslovi za izbegavanje nezgode preduzimanjem radnji-manevra vozilom jednog od učesnika u nezgodi. Pored rezultata analize, da li postoje ili ne postoje objektivni uslovi za izbegavanje saobraćajne nezgode, potrebno je prikazati i vrednost saobraćajno-tehničkih obeležja i dinamičke veličine koje to potvrđuju, kao i navesti metode čijom primenom su ta obeležja utvrđena.

Na osnovu podataka iz spisa i prethodno izvedenih potrebnih proračuna, veštak određuje međusobni položaj učesnika nezgode, kad je zbog neadekvatnog postupanja jednog od vozača stvorena **opasna situacija** i potreba da drugi učesnik na nju reaguje (kočenjem, manevrom ili kombinovanim dejstvom kočenjem i skretanjem) u cilju izbegavanja sudara.

Na osnovu utvrđenih vremensko-prostornih odnosa vozila u kritičnim situacijama, u daljoj analizi vrše se ispitivanja mogućnosti izbegavanja sudara od strane vozača koji je neadekvatnim postupkom stvorio opasnu situaciju. U slučajevima da takvo dejstvo nije postojalo ili nije bilo efikasno, ispituje se i vožnja ugroženog vozača, da bi se utvrdilo, da li je on imao tehničkih mogućnosti da u dатој situaciji adekvatnim reagovanjem spreči nezgodu, ili ublaži njene posledice.

3.4. BRZINE PRI KOJOJ BI SE IZBEGLA NEZGODA

Nakon utvrđivanja brzine učesnika u svim karakterističnim fazama nezgode, pred veštakom se redovno postavlja pitanje pri kojoj bi brzini (bezbednoj, uslovno bezbednoj i sl.) vozač izbegao sudar preuzimanjem radnje kočenja. Ove situacije direktno opredeljuju raspoloživ put (vreme) na kome vozač treba da zaustavi vozilo, a samim tim i veličinu brzine pri kojoj se može izbeći naletanje. Ova činjenica ima poseban značaj, jer direktno određuje stepen odgovornosti vozača. Nakon detaljnih ispitivanja nezgode primenom određenih grafo-analitičkih metoda i postupaka, izračunavanja potrebnih parametara i sprovedenih analiza, veštak može dati odgovore na brojna pitanja vezana za brzinu učesnika nezgode.

3.5. UTVRĐIVANJE UZROKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Jedno od osnovnih pitanja koje stvara koliziju u predmetu odlučivanja u krivičnim delima ugrožavanja javnog saobraćaja jeste pitanje poimanja i klasifikacija uzroka saobraćajnih nezgoda. Najnovijim istraživanjem došlo se do zaključka da kod ispitanika (sudije, veštaci, advokati) ne postoji jedinstven stav o vrstama i klasifikaciji uzroka saobraćajnih nezgoda, kao i razgraničenju uzroka nezgode i grešaka koje dovode do saobraćajne nezgode. Na osnovu pristupa pojedinih eksperata u ovoj oblasti, stavova ispitanika kao i nadležnosti utvrđivanja, a u cilju jedinstvene metodologije izrade pismenog izveštaja o ekspertizi saobraćajne nezgode, uzroke je moguće generalno klasifikovati na:

I - Direktne uzroke (greške - propusti), u koje se mogu svrstati:

- iznenadno stvorena opasnost na putu;
- neadekvatna/pogrešna procena saobraćajne situacije;
- nepažnja/rasejanost;
- neadekvatan/pogrešan manevar ili stil vožnje;

- iznenadni otkaz vozila ili skriveni nedostaci puta;
- kolizija u komunikaciji učesnika u saobraćaju;
- "viša sila" (udar kamena, ptice, životinje);

II - *Opšte uzroke (indirektni)*, u koje se najčešće svrstavaju:

- alkohol i druga omamljujuća sredstva;
- nedovoljno znanje i veština za upravljanje motornim vozilom;
- agresivna vožnja- bes na putu;
- nedostaci puta i saobraćajne opreme;
- propusti u konstrukciji vozila i elementima aktivne bezbednosti;
- umor vozača i druga nepovoljna psihofizička stanja;
- velika i neprilagođena brzina;
- nepropisno i nepravilno kretanje/vožnja itd.

III - *Doprinoseći uzroci (uslovi i okolnosti)* mogu se smatrati:

- vremenski i klimatski uslovi;
- telesne mane (slab vid, nervna rastrojenost, hronična oboljenja);
- psihički uzroci vezani za opažanje, shvatanje, odlučivanje i preduzimanje reakcija;
- upravljanje vozilom uz preduzimanje rizika;
- fizička i fiziološka prezauzetost vozača;
- neprilagođenost učesnika karakteristikama saobraćajne situacije itd.

3.6. DEFINISANJE PROPUSTA UČESNIKA NEZGODE

Dosada prisutne razlike u definisanju i shvatanju pojedinih uzroka nezgode i njihovog doprinosa na njen nastanak dovodile su do ozbiljnih nerazumevanja kod jednog broja veštaka. Samim tim još veće razlike i neshvatanja bila su prisutna kod subjekata različitih struka: saobraćajnih inženjera i pravnika (sudija, tužilac, advokat), inženjera i lekara, itd. Tako na primer vožnju brzinom iznad ograničene, u konkretnoj nastaloj nezgodi jedan subjekt u sudskom sporu može smatrati uzrokom nezgode, a drugi samo prekršajem, treći greškom vozača, ili indirektnim doprinosom itd. U nedostatku jasno definisanih pojmoveva i sistematizacija, jedan broj veštaka uvodi pojam propusta učesnika u nezgodi, kako bi preciznije i nedvosmisleno dao svoje mišljenje.

Određivanjem ko je načinio propust i kako je on uticao na nastanak nezgode, značajno se doprinosi donošenju konačne odluke suda, mada se direktno ne kvalificuje prekršaj, odnosno nepostupanje po pravilima saobraćaja. Zato je identifikacija i precizno definisanje propusta koji su u vezi sa stvaranjem opasne situacije od presudnog značaja za dalji rad suda.

Naime, saobraćaj se odvija u određenim uslovima i po određenim saobraćajnim pravilima i načelima. Ako se pođe od toga da je osnovno načelo-**načelo poverenja**, svako odstupanje od očekivanih načina ponašanja i od načela poverenja, koje je doprinelo stvaranju opasne situacije, može se kvalifikovati kao propust koji je povezan sa stvaranjem opasne situacije.

4. OSNOVE ZA PRAVILNU IZRADU NALAZA I MIŠLJENJA VEŠTAKA

Kako je veštačenje saobraćajne nezgode često zasnovano na neadekvatno formulisanom zadatku u naredbi suda to za posledicu ima različite metodološke pristupe veštačenju, a u delu mišljenja i zaključka veštaka, izostaje element stručnog tumačenja uzročno-posledičnih veza toka nastanka saobraćajne nezgode. Često se dobijaju različiti rezultati veštačenja na osnovu istih ulaznih podataka, kao i različito interpretiranje dobijenih podataka u pismenom izveštaju, a javljaju se i drugi problemi vezani za nedovoljno razrađenu i nejedinstvenu metodologiju izrade saobraćajno-tehničkog veštačenja. Ovih problema, što potvrđuju i sprovedena istraživanja, mogu se ublažiti neophodnim:

- unificiranjem naredbe suda za veštačenje (ekspertizu) saobraćajne nezgode,
- klasifikovanjem uzroka saobraćajne nezgode,
- sistematizacijom saobraćajno-tehničkih obeležja (kao elemenata metodologije veštačenja),
- jedinstvenom (standardizovanom) formom i sadržajem pismenog izveštaja o ekspertizi i sl.

U procesu rešavanja ovih problema, veštak može i mora da unapređuje svoj rad na izradi nalaza i mišljena, pri čemu je potrebno da se drži i određenih principa i pravila:

4.1. POLAZNI PRINCIPI I PRAVILA

- Nalaz veštaka je jedno od dokaznih sredstava u sudskom postupku, tako da mora biti zasnovano na činjenicama i iznositi pouzdane tvrdnje i zaključke;

- Svoje **mišljenje** veštak može izneti na zahtev suda po konkretnom pitanju;
- U nalazu se razmatra najpovoljnija varijanta za okrivljenog;
- Prilikom analize tragova i činjenica ne treba unapred donositi zaključke o toku nezgode i krivičnoj odgovornosti njenih učesnika.
- Nakon sprovedene VP analize mogu se objektivno i sveobuhvatno razmatrati propusti učesnika i utvrditi njihov doprinos u nastanku saobraćajne nezgode;
- Mogućnosti izbegavanja nezgode analizirati u skladu sa objektivnim mogućnostima vozača, prvenstveno preuzimanjem reakcije kočenja vozila;
- Ne može se pri poznatim brzinama učesnika saobraćajne nezgode analizirati neka druga konkretna saobraćajna situacija;
- Reagovanje vozača, uticaj alkohola, vrste i stepen povreda i sl. ne komentarisati i ako je to opšte poznato, jer je to u domenu veštaka medicinske, psihološke ili druge struke;

4.2. PRAVILA ZA FORMIRANJE MIŠLJENJA I ZAKLJUČAKA

1. Na početku zaključka u najkraćem opisati **tok nastanka** saobraćajne nezgode. Definisati način ostvarivanja sudara, veličinu preklapanja i ugao sudara u odnosu na ose vozila;
2. Odrediti **mesto sudara** u podužnom i poprečnom smislu u odnosu na fiksnu tačku;
3. Argumentovano opisati tok nezgode i kretanja vozila nakon sudara, u **postsudarnoj fazi**;
4. Za sve učesnike u nezgodi dati utvrđene/procenjene **brzine** u karakterističnim momentima. Definisati i brzinu (uslovnu) pri kojoj bi se izbegla konkretna opasnost;
5. Na osnovu **VP analize** odrediti karakteristične pozicije vozila u momentu: nastanka opasne situacije, reagovanja vozača, sudara i sl.;
6. Detaljno obrazložiti ko je od učesnika stvorio **opasnu situaciju** koja je rezultirala nezgodi;
7. Posebno obrazložiti **ostale situacije** i činjenice koje su imale značajnog uticaja na utvrđivanje uzroka nezgode i propusta njenih učesnika;
8. Ispitati koje su realne mogućnosti **izbegavanja nezgode** od strane svih učesnika;
9. Definisati **uzroke nezgode**, odnosno uzročno-posledične veze između uočenih propusta učesnika i nastalih posledica;

10. U slučajevima kada se ne raspolaže sa pouzdanim činjenicama, ili su iskazi svedoka kontradiktorni, dati uslovne, odnosno **alternativne zaključke** (ukoliko je ...).

4.3. STRUČNI STAVOVI O POJEDINIM SPORНИM PITANJIMA

- Primena vremenskog, odnosno prostornog kriterijum u VP analizi: opredeljuju zaključci sa III Jugoslovensko savetovanje o veštačenju, po kojima se koristi:
 - **prostorni kriterijum:** ako se prepreka nalazi na putanji kretanja vozila i jasno vidi;
 - **vremenski kriterijum:** ako iznenadna prepreka ulazi u putanju kretanja vozila (može se smatrati iznenadnim događajem);
- **Mogućnost uočavanja:**
 - pešaka u noćnim uslovima -sada koristiti podatke iz važećih udžbenika i priručnika;
 - prepreka sa srednjim svetlima - kao orijentaciju koristiti podatke o uočljivosti pešaka u sličnim uslovima;
 - traktora sa i bez katadioptera, svetala i sl. - kao orijentaciju koristiti podatke o uočljivosti ovih vozila na rekonstrukcijama i istraživanjima FTN;
- **Iznenadna situacija:** za sada se može tretirati da je to opasna situacija na kolovozu koja traje kraće od 2,5 (3,0) s;
- **Opasna situacija** je svaka promena okolnosti na putu koja zahteva reagovanje bar jednog učesnika kako ne bi došlo do saobraćaje nezgode;
- "**Refleksno reagovanje**": nevoljno (uslovno) reagovanje vozača na opasnu situaciju na putu u slučaju kada nema vremena za donošenje odluke i zaustavljanja do prepreke, pa reaguje na osnovu stečnog iskustva;
- **Kada se parametri utvrđuju u granicama**, dati granicu koja je povoljnija za okriviljenog ($V=50-70 \text{ km/h}$, zaključiti: brzina je najmanje 50, a ne najviše 70 km/h)
- U saobraćajno-tehničkom veštačenju ne koristiti reči: "**najverovatnije**" - kolika je to verovatnoća (događaj se mogao dogoditi i sa 1% verovatnoće); "**prosečno**", jer se ne može krivično odgovarati za prosečnu grešku ili brzinu; "**da je**" već (ako je ili ukoliko je); "**preduzeta reakcija kočenjem**", već "reaguje kočenjem"; i sl.

- **Izračunate veličine:** ne iskazivati “oko”, ako nema tolerancije (npr. $\pm 10\%$). Vrednosti se mogu iskazati: ne manje od...ili ne više od ; i ne davati sa više od jedne decimale;
- Prilikom primene **programskih paketa (PC Crash) za analizu** toka nezgode posebno obratiti pažnju na usvajanje ulaznih parametara i njihov uticaj na izlazni rezultat;
- Procena brzine na osnovu udara glave pešaka o vozilo koristiti kao orijentacionu metodu, kada nema drugih mogućnosti da se bar približno odredi brzina;

5. ZAKLJUČAK

Na osnovu izvršenih najnovijih istraživanja nedvosmisleno se može zaključiti da se veštačenje saobraćajne nezgode često zasniva na neadekvatno formulisanom zadatku u naredbi suda što za posledicu može imati različite metodološke pristupe veštačenju, a posebno izradi pismenog izveštaja o ekspertizi saobraćajne nezgode. U delu mišljenja i zaključka veštaka, izostaje element stručnog tumačenja uzročno-posledičnih veza toka nastajanja saobraćajne nezgode, a često se ulazi u sferu krivično-pravne uzročne veze nastajanja nezgode. Nije redak slučaj da se dobijaju različiti rezultati veštačenja na osnovu istih ulaznih podataka, kao i različito interpretiranje dobijenih podataka u pismenom izveštaju o ekspertizi saobraćajne nezgode, a javljaju se i drugi problemi suštinski vezani za nedovoljno razrađenu i nejedinstvenu metodologiju izrade saobraćajno-tehničkog veštačenja.

Egzistiranje navedenih problema ima za posledicu: otežanu identifikaciju stvarnih uzroka saobraćajne nezgode, nejedinstvene metode izrade pismenog izveštaja o ekspertizi saobraćajne nezgode u pogledu sadržaja i forme, različitost elemenata saobraćajno-tehničkih obeležja nezgode i drugi niz problema koji proizilaze iz takvog stanja. Deo ovih problema, što potvrđuju i sprovedena istraživanja, mogu se ublažiti, između ostalog: unificiranjem naredbe suda za veštačenje (ekspertizu) saobraćajne nezgode, prihvatljivim klasifikovanjem uzroka saobraćajne nezgode, sistematizacijom saobraćajno-tehničkih obeležja (kao elemenata metodologije izrade veštačenja), jedinstvenom (standardizovanom) formom i sadržajem pismenog izveštaja o ekspertizi saobraćajne nezgode.

LITERATURA

1. Dragač,R., Bezbednost saobraćaja III, Saobraćajni fakultet, Beograd,2000.
2. Dragač,R.,Vujanić,M., Bezbednost saobraćaja II, Saobraćajni fakultet, Beograd,2002.
3. Kostić, S., Saobraćajna tehnika I, FTN, Novi Sad, 1998.
4. Kostić, S., Tehnika bezbednosti i kontrole saobraćajna, FTN, Novi Sad, 2005.
5. Kostić, S., Naučno stručni pristup formiraju nalaza i mišljenja veštaka, Zbornik radova sa savetovanje o saobraćajnim nezgodama, Zlatibor, 2007.
6. Lipovac, K.,Veštačenje u svetu klasifikacije propusta kod saobraćajnih nezgoda, Veštak No 1, Banja Luka 2000.