

НАСТАНАК ОПАСНЕ СИТУАЦИЈЕ, ПОЈАМ И ДЕФИНИСАЊЕ ГРАНИЧНИХ СЛУЧАЈЕВА

THE OCCURENCE OF A DANGEROUS SITUATION, THE THE TERM AND DEFINING OF BORDER CASES

Милан Вујанић¹; Дамир Окановић²; Милан Божовић³

IX Симпозијум
"Опасна ситуација и веродостојност
настанка саобраћајне незгоде (преваре у осигурању)"

Резиме: Утврђивање опасне ситуације представља један од најзначајнијих делова налаза и мишљења вештака. Правилно схватање опасне ситуације утиче на утврђивање могућности избегавања саобраћајне незгоде, односно на утврђивање пропуста учесника саобраћајне незгоде. Опасна ситуација је дефинисана у стручној, научној и уџбеничкој литератури и опасна ситуација се не "тумачи".

КЉУЧНЕ РЕЧИ: ОПАСНА СИТУАЦИЈА, ВРЕМЕНСКО-ПРОСТОРНА АНАЛИЗА, МОГУЋНОСТ ИЗБЕГАВАЊА НЕЗГОДЕ, ПРОПУСТИ УЧЕСНИКА НЕЗГОДЕ

Abstract: Determination of dangerous situation is one of the most important parts of the traffic accident expertise. Proper understanding of a dangerous situation affects the determination of possibility to avoid traffic accident or faults of the traffic accident participants. Dangerous situation is defined in professional, scientific and textbook literature and dangerous situation is never "interpreted".

KEY WORDS: DANGEROUS SITUATION, TIME – DISTANCE ANALYSIS, THE POSSIBILITY TO AVOID AN ACCIDENT, FAULTS OF THE PARTICIPANTS OF TRAFFIC ACCIDENT

¹ Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и друмска возила, m.vujanic@sezampro.rs

² Српски комитет за безбедност саобраћаја, advokat.okanovic@gmail.com

³ Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и друмска возила, m.bozovic@tsgserbia.com

1. УВОД

Анализа саобраћајне незгоде подразумева утврђивање узрока и околности под којима се саобраћајна незгода догодила. Пропусти учесника саобраћајне незгоде се утврђују на основу узрока и околности под којима се саобраћајна незгода догодила. Тачно утврђивање пропуста учесника саобраћајне незгоде није могуће без тачно утврђене опасне ситуације и тачно утврђене могућности избегавања саобраћајне незгоде.

Опасна ситуација је дефинисана и објашњена у стручној, научној и уџбеничкој литератури из области саобраћајно-техничког вештачења. Током анализа саобраћајних незгода од стране вештака веома често се одступа од дефинисаног термина опасне ситуације. Приликом одступања од дефинисаног термина опасне ситуације, за опасну ситуацију се од стране вештака саобраћајно-техничке струке усваја место (тренутак) у коме учесници у саобраћају немају разлога да очекују будуће неправилно понашање другог учесника у саобраћају, и према тако усвојеној опасној ситуацији се утврђују узроци и околности под којима се саобраћајна незгода догодила, што је погрешно.

Посебно се издвајају случајеви у којима вештаци као настанак опасне ситуације усвајају тренутак у коме објективно нема могућности ни да се уочи други учесник у саобраћају. При томе за објашњење оваквих ставова наводе примере који на први поглед делују логично и реално, а далеко су од стручних ставова из области саобраћајно-техничког вештачења.

2. ДЕФИНИЦИЈА ОПАСНЕ СИТУАЦИЈЕ

Анализа саобраћајне незгоде је анализа околности под којима је настала незгода и анализа околности под којима би се незгода могла избеги, ради утврђивања узрока незгоде⁴.

Саобраћајна ситуација је ситуација у саобраћају дефинисана положајем и начином кретања учесника, као и околностима и димензијама од утицаја на понашање учесника⁴.

Опасна ситуација је саобраћајна ситуација која захтева реаговање бар једног учесника, у циљу избегавања незгоде⁴.

Опасна ситуација настаје у тренутку када један учесник саобраћајне незгоде уочи да ће непромењено понашање довести до настанка саобраћајне незгоде.

⁴ Вујанић М., Магистарски рад, Дефинисање временско-просторне анализе саобраћајне незгоде типа пешак-автомобил, са посебним освртом на незгоде овог типа у условима слободног и нормалног тока, у зони стајалишта ЈМП-а, Саобраћајни факултет, Београд, 1983.

При анализи саобраћајних незгода често постоје пропусти вештака везани за утврђивање опасне ситуације. Одступање од дефиниције опасне ситуације (у струној, научној и уџбеничкој литератури) и истицање индивидуалног става вештака о опасној ситуацији је погрешно. Индивидуалне (погрешне) ставове о опасној ситуацији вештаци објашњавају тиме да се настанак опасне ситуације "тумачи" и да су разлике у Налазима и мишљењима вештака последица разлика у "тумачењу" опасне ситуације.

Настанак опасне ситуације се не "тумачи", већ је опасна ситуација јасно и прецизно дефинисана и мора се посматрати у складу са "Начелом поверења"⁵. Учесник у саобраћају који се понаша правилно нема разлога да очекује неправилно понашање других учесника у саобраћају.

Начело неповерења је засновано на очекивању да ће се други учесник у саобраћају понашати неправилно и непромишљено. Поштујући то начело, учесник у саобраћају би морао непрекидно да очекује настајање опасности које се не могу сврстati у редовне околности, односно не би смео да се ослони на претпоставку да се остали учесници у саобраћају (и остали субјекти безбедности саобраћаја) придржавају безбедносних правила⁵.

То начело је карактеристично за период када су прописи о безбедности саобраћаја били оскудни и непрецизни, а степен познавања прописа међу грађанима на веома ниском нивоу. У таквом систему било је разумно очекивати да се учесници у саобраћају, а нарочито пешаци, понашају мимо прописа и да зато могу сваког часа изазвати опасну ситуацију. Са правом се од тадашњих "шофера", као најобразованијих учесника у саобраћају, тада захтевало да стално буду спремни да "опросте грешку" осталим учесницима у саобраћају⁵.

Са развојем друштва тј. са повећањем броја грађана који познају правила безбедног понашања, постало је разумно очекивати од учесника у саобраћају да се у редовним ситуацијама понашају у складу са тим правилима. Начело поверења зато одређује да учесници у саобраћају имају право да у редовним околностима очекују од осталих учесника у саобраћају да ће се такође придржавати прописа. Самим тим учесник у саобраћају није дужан да своје понашање прилагођава могућим опасним ситуацијама које би настале кршењем саобраћајних прописа од стране осталих учесника, ако се он сам тих прописа придржава⁵.

Могућност избегавања саобраћајне незгоде зависи од времена, односно простора, које учесник саобраћајне незгоде има на располагању за избегавање саобраћајне незгоде, а од тренутка уочавања опасне ситуације до тренутка настанка саобраћајне незгоде.

⁵ Вујанић М., Окановић Д., Перић М., НАЧЕЛО ПОВЕРЕЊА СА ОСВРТОМ НА САДРЖАЈ У НАЦРТУ ЗАКОНА О БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ПУТЕВИМА, VII Симпозијум, О САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКОМ ВЕШТАЧЕЊУ И ПРОЦЕНИ ШТЕТЕ, Врњачка Бања, 25-28. фебруар 2009. године

Погрешно "усвојена" опасна ситуација утиче на утврђивање могућности избегавања саобраћајне незгоде, па и на утврђивање пропуста учесника саобраћајне незгоде. Другим речима, одступање од дефиниције опасне ситуације и индивидуално "усвајање" опасне ситуације (за сваки случај посебно) утиче на субјективно утврђивање пропуста учесника саобраћајне незгоде.



Слика бр. 1

На "усвајање" опасне ситуације утиче могућност уочавања другог учесника у саобраћају, у ком случају вештаци искључују "начело поверења". Односно вештаци често не узимају у обзир да учесник саобраћајне незгоде који се понашао исправно нема разлога да очекује неправилно понашање другог учесника саобраћајне незгоде. Поред тога вештаци не узимају у обзир ни да је учесник саобраћајне незгоде (који се понашао исправно) имао разлога да очекује промену неправилног понашања другог учесника саобраћајне незгоде (који се претходно понашао неправилно).

Настанак опасне ситуације зависи само од тога када је један од учесника саобраћајне незгоде објективно могао да уочи другог учесника саобраћајне незгоде и његово неправилно понашање.

При утврђивању настанка опасне ситуације, неопходно је анализирати:

- објективну могућност уочавања другог учесника у саобраћају;
- објективну могућност уочавања карактеристика другог учесника у саобраћају које су важне за настанак опасне ситуације (деца, ста-ра лица и сл.);
- објективну могућност уочавања неправилног понашања учесника у саобраћају;
- објективну могућност уочавања намере учесника у саобраћају;
- да ли је учесник у саобраћају који се понашао исправно имао разлога да очекује неисправно понашање другог учесника у саобра-ћају;
- да ли је учесник у саобраћају који се понашао исправно имао разлога да очекује промену неправилног понашања другог учесника у саобраћају, односно одустајање другог учесника у саобраћају од претходне намере;
- остале специфичне околности под којима се саобраћајна незгода додогодила, а које зависе од конкретног случаја;

При утврђивању опасне ситуације, вештаци полазе и од тога шта је учесник у саобраћају (који се понаша потпуно исправно) могао да предвиди, а што је погрешан улазни податак за утврђивање опасне ситуације. На пример, возач који прописно вози аутомобил поред аеродрома може да предвиди да са летелице која у том тренутку слеће на аеродромску писту почну да отпадају делови (или да летелица "падне") на коловоз и то непосредно испред аутомобила, али нема разлога да очекује такав догађај (види слике бр. 1 и бр. 2).

Слика бр. 2



Ако би возач овог аутомобила имао разлога да очекује наведени догађај, тада би прописна вожња аутомобила поред аеродромске писте у време слетања односно полетања авиона био пропуст возача везан за стварање опасне ситуације, а можда чак и пропуст узрочно везан за настанак саобраћајне незгоде.

Уместо полазне претпоставке да је возач могао да предвиди неки догађај, при утврђивању настанка опасне ситуације је неопходно анализирати да ли је учесник у саобраћају који се понашао потпуно исправно имао разлога да очекује неправилно понашање другог учесника у саобраћају или неки други неочекивани догађај.

Опасна ситуација не настаје у тренутку када учесник саобраћајне незгоде објективно може да уочи другог учесника саобраћајне незгоде, или може да предвиди неправилно понашање другог учесника које ће довести до саобраћајне незгоде.

Објашњење оваквог става је једноставно. Ако би опасна ситуација настала оног тренутка када учесник у саобраћају може да уочи другог учесника у саобраћају или од тренутка када може да предвиди неправилно понашање другог учесника у саобраћају, тада би сваки учесник у саобраћају имао разлога да предвиди неправилно понашање или неочекивани штетан догађај у сваком тренутку, па би опасна ситуација постојала увек.

Под оваквим околностима би увек на страни сваког учесника сваке саобраћајне незгоде стајали пропусти везани за могућност избегавања саобраћајне незгоде, а можда и пропусти узрочно везани за настанак саобраћајне незгоде.

3. НАСТАНАК ОПАСНЕ СИТУАЦИЈЕ У СЛУЧАЈУ СУДАРА ВОЗИЛА И ПЕШАКА

У Закону о безбедности саобраћаја на путевима је дефинисан начин кретања пешака у саобраћају, односно дефинисана су права и обавезе свих учесника у саобраћају, па и пешака (види слике бр. 3 и бр. 4).

ЗБС-ом је дефинисано да пешак не сме да се креће и задржава на коловозу. У изузетним приликама, ако мора да се креће по коловозу тада током задржавања, односно кретања по коловозу мора да се понаша у складу са одредбама ЗБС-а, којима су дефинисани услови под којима пешак сме да се задржава, односно креће по коловозу.

Независно од услова, начина и околности преласка, кретања односно задржавања пешака на коловозу, пешак је дужан да се пре ступања на

кововоз (у циљу преласка, кретања или задржавања) увери да жељену радњу може да учини на безбедан начин. Дакле, одредбама ЗБС-а је на страни пешака стављена обавеза да се пре ступања на коловоз увери да намеравану радњу може да уради безбедно.

Узимајући у обзир одредбе ЗБС-а везане за обавезе пешака при ступању на коловоз и "Начело поверења", возач који прописно управља возилом, нема разлога да очекује другачије понашање пешака при ступању пешака на коловоз.

Члан 93.

Пешак не сме да се креће и задржава на коловозу, изузев у случајевима предвиђеним овим законом, као ни да изненада ступи на коловоз.

Уколико се пешак креће по коловозу на путу ван насеља, мора да се креће што ближе левој ивици коловоза у смеру кретања, на начин којим не омета или не спречава саобраћај возила.

Пешак који учествује у саобраћају у колицима за особе са инвалидитетом, или се вози на котуралкама, скејтборду и слично, не сме да се придржава за возило у покрету.

На путу који нема тротоар или другу површину намењену за кретање пешака, пешаци могу користити за кретање коловоз у ширини највише до једног метра, рачунајући од ивице коловоза.

Када се крећу коловозом пешаци су дужни да се крећу један за другим, осим лица које води дете млађе од седам година старости.

Изузетно од става 2. овог члана, пешак може да се креће уз десну ивицу коловоза само када је такво кретање за њега безбедније (непрегледна кривина, провалија, усек, одрон и сл.).

Пешак који гура ручна колица, бицикл, бицикл са мотором или мотоцикл, особе са инвалидитетом које се крећу у инвалидским колицима, морају се кретати уз десну ивицу коловоза у смеру кретања.

Слика бр. 3

Члан 94.

На путу који има тротоар или другу површину намењену за кретање пешака, односно површину поред коловоза погодну за кретање пешака, пешак је дужан да се креће тим површинама.

Ради обилажења неке препреке на тротоару, пешак је дужан да, пре ступања на коловоз, обрати пажњу на удаљеност и брзину кретања возила које му се приближава и да се претходно увери да ступањем на коловоз не угрожава безбедност саобраћаја.

Слика бр. 4

Члан 95.

Колона пешака која се коловозом креће под контролом водича (организована колона пешака) мора се кретати уз десну ивицу коловоза у смеру кретања.

Организована колона пешака не сме да онемогућава нормално одвијање саобраћаја нити да буде дужа од 100 метара.

Уколико се коловозом креће више организованих колона пешака, одстојање између поједињих колона мора бити најмање 30 метара.

Слика бр. 5

Члан 96.

Пешак је дужан да преко коловоза и бициклистичке стазе прелazi пажљиво и најкраћим путем, након што се увери да то може да учини на безбедан начин.

Приликом преласка преко коловоза пешак не сме да употребљава мобилни телефон нити да користи слушалице на ушима.

На путу са пешачким прелазом или посебно изграђеним прелазом, односно пролазом за пешаке, пешак је дужан да се при прелажењу пута креће тим прелазом, односно пролазом, ако они нису од њега удаљени више од 100 метара.

Слика бр. 6

Односно, возач има разлога да очекује да ће се пешак пре ступања на коловоз уверити да намеравану радњу може да учини на безбедан начин, па да се у складу са таквим ставом (очекивањем) и понаша током управљања возилом.

Пешак који жeli да пређe коловоз на пешачком прелазу, пре ступања на коловоз треба да се понаша тако да возач може благовремено да уочи његову намеру да пређe коловоз. Под таквим околностима возач има обавезу да возило вози тако да безбедно може да заустави возило и уступи првенство у пролазу пешаку.

Могућности возача да заустави возило су ограничene и зависе од брзине кретања возила, времена реаговања, одзива система за кочење на возилу и успорења које возило може да оствари. Узимајући у обзир могућности возача да заустави возило, обавезу возача према пешацима који коловоз прелазе на пешачком прелазу, возач је дужан да пре најласка на пешачки прелаз возило вози на начин да може благовремено да заустави возило у случају ступања пешака на коловоз.

Изузетно, ако пешак стоји на ивици (односно у близини ивице) коловоза и благовремено не показује намеру да пређе коловоз, возач нема разлога да очекује да ће пешак ступити на коловоз.

Члан 97.

На пешачком прелазу, на коме је саобраћај пешака регулисан светлосним саобраћајним знацима, пешак је дужан да поступа у складу са тим знацима.

На пешачком прелазу, на коме је саобраћај пешака регулисан знацима које даје полицијски службеник, пешаци могу да прелазе коловоз само кад је датим знаком дозвољен прелаз.

На пешачком прелазу, на коме саобраћај није регулисан светлосним саобраћајним знацима ни знацима које даје полицијски службеник, пешак је дужан да се пре ступања на пешачки прелаз, претходно увери да може да пређе на безбедан начин, тако да ступањем на коловоз не угрожава безбедност саобраћаја.

Слика бр. 7

Члан 98.

Пешак не сме ступити ни кретати се по коловозу аутопута или мотопута.

Забрана из става 1. овог члана не важи за:

- 1) полицијског службеника током обављања службене дужности,
- 2) лице која обавља увиђај саобраћајне незгоде или учествује у увиђају,
- 3) радника који обавља радове,
- 4) лице које обавља послове на отклањању последица саобраћајне незгоде или неисправности на возилу и терету,
- 5) лице које пружа хитну медицинску или прву помоћ,
- 6) инспектора за путеве током обављања службене дужности као и на раднике управе пута,
- 7) возача возила које је принудно заустављено.

Лица из става 2. овог члана и места на којима она предузимају радње морају бити обележена на начин да се омогући безбедност свих учесника у саобраћају.

Слика бр. 8

Члан 99.

Уколико је саобраћај на пешачком прелазу регулисан светлосним саобраћајним знаковима или знаковима полицијског службеника, возач је дужан да своје возило заустави испред пешачког прелаза када му је датим знаком забрањен пролаз, а ако му је на таквом прелазу датим знаком дозвољен пролаз, возач је дужан да пропусти пешака који је већ ступио на пешачки прелаз или показује намеру да ће ступити на пешачки прелаз док му је светлосним саобраћајним знаком или знаком полицијског службеника прелаз био дозвољен.

Слика бр. 9

Уколико на пешачком прелазу саобраћај није регулисан уређајима за давање светлосних саобраћајних знакова нити знацима полицијских службеника, возач је дужан да прилагоди брзину возила тако да у свакој ситуацији коју види или има разлога да предвиди може безбедно да заустави возило испред пешачког прелаза и пропусти пешака који је већ ступио или ступа на пешачки прелаз или показује намеру да ће ступити на пешачки прелаз.

Возач који скреће на бочни пут на чијем улазу не постоји пешачки прелаз дужан је да пропусти пешаке који су већ ступили или ступају на коловоз.

Уколико су у случају из ст. 1, 2, 3. и 4. овог члана пешаци деца, немоћна лица, слепе особе које се крећу уз употребу белог штапа и/или пса водича, особе са инвалидитетом које се крећу у инвалидским колицима, или за кретање користе друга ортотичко – протетичка помагала, возач је обавезан да заустави возило и да их пропусти.

Возач не сме возилом да пресеца организовану колону пешака која се креће по коловозу.

Слика бр. 9

Ако је ивица коловоза и пешачког прелаза заклоњена препреком, тако да возач објективно, због препреке, не може да уочи пешака, тада на страни возача стоји обавеза да прилагоди кретање возила могућности заустављања возила испред пешачког прелаза ако пешак ступи на коловоз.

Независно од одредаба ЗБС-а, возач има разлога да обрати посебну пажњу на децу у близини коловоза (а која се не налазе у безбедном простору), ако може да уочи да су то деца, али треба напоменути да возач нема посебних разлога да очекује да је на пример особа висине 172 см дете.

Такође возач има разлога да обрati посебну пажњу на стара лица, ако је могуће да се уочи да су стара лица.

3.1. Примери настанак опасне ситуације у случају судара возила и пешака

a)

Одступање појединих вештака, при утврђивању опасне ситуације (која је дефинисана у стручној и научној литератури из области саобраћајно-техничког вештачења), се може уочити у анализи саобраћајних незгода у којима је дошло до судара возила и пешака (који коловоз прелази ван пешачког прелаза у смеру од леве ка десној ивици коловоза посматрано у односу на смер кретања возила).

При утврђивању опасне ситуације вештаци најчешће полазе од претпоставке да је опасна ситуација настала када се пешак налази на левој ивици коловоза, па затим при анализи могућности избегавања саобраћајне незгоде рачунају да је возач имао могућност да заустави возило пре места судара, ако би реаговао кочењем у тренутку када је, према њиховом ставу, настала опасна ситуација. Најчешће објашњење разлога због кога возач није реаговао кочењем у тренутку када се пешак налазио на десној ивици коловоза је да је возач закаснио у реаговању, што није утврђено нити тачно.

Узимајући у обзир обавезе пешака и возача дефинисане у ЗБС-у, пешак је под оваквим околностима дужан да се увери да коловоз може да пређе безбедно и дужан је да уступи првенство у пролазу возилу. Са друге стране возач нема разлога да очекује да ће пешак наставити покушај преласка коловоза пре него што пропусти возило, јер је обавеза пешака да пропусти возило под оваквим околностима.

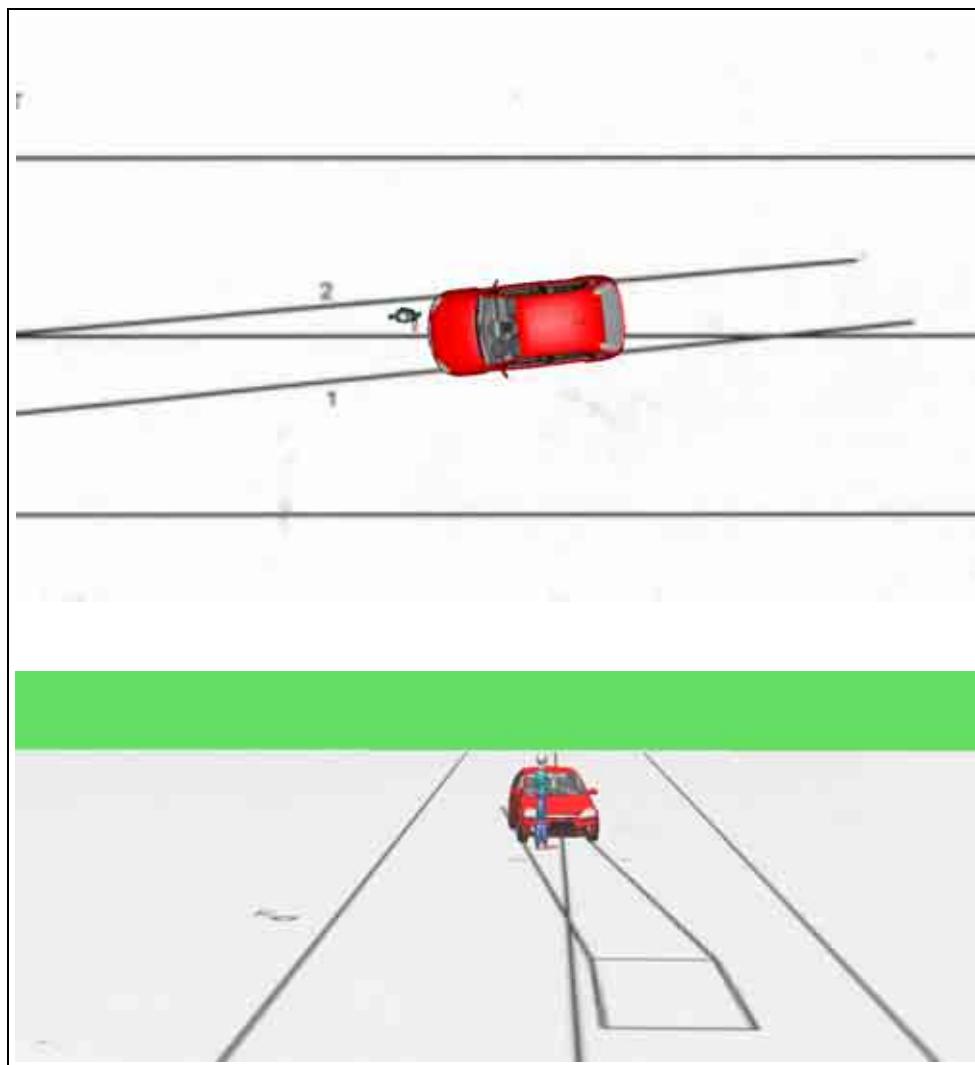
Под оваквим околностима опасна ситуација настаје у тренутку када возач треба да схвати да пешак неће одустати од преласка коловоза и уступити првенство у пролазу возилу. Ако пешак прелази коловоз нормалним ходом, пешак може одустати од преласка коловоза пре уласка у саобраћајну траку којом се креће возило.

Ако пешак прелази коловоз нормалним ходом, возач објективно може да уочи да се пешак неће зауставити и уступити првенство у пролазу, тек када пешак закорачи у саобраћајну траку којом се креће возило. Ако то желимо да прикажемо мерним јединицама, можемо рећи да возач објективно може да уочи да се пешак неће зауставити и уступити првенство у пролазу наилазећем возилу нај-

касније када се пешак налазио на 0,7 м (просечна дужина корака одрасле особе) пре уласка у саобраћајну траку којом се креће возило, по нашем мишљењу. У случају овако настале саобраћајне незгоде (судар возила које се креће десном саобраћајном траком и пешака који коловоз прелази од леве ка десној ивици коловоза нормалним ходом) опасна ситуација настаје када се пешак налази на најмање 0,7 м пре уласка у саобраћајну траку којом се креће возило, по нашем мишљењу.

Генерално посматрано, ако би у саобраћајној незгоди дошло до судара возила и пешака (који попречно прелази коловоз), опасна ситуација настаје када возач уочи да се пешак неће зауставити и уступити првенство у пролазу наилазећем возилу. Опасна ситуација под оваквим околностима настаје пре него што пешак уђе у саобраћајну траку којом се креће возило и то када се налази на најмање 0,7 м од ивице саобраћајне траке којом се креће возило (види Слику бр. 10), по нашем мишљењу.

Слика бр. 10



б)

Ако је у саобраћајној незгоди дошло до судара са пешаком који ван пешачког прелаза претрчава коловоз, и тада за возача и пешака важе исте обавезе као и у случају када пешак прелази коловоз нормалним ходом. За разлику од саобраћајне незгоде у којој пешак прелази коловоз нормалним ходом, у случају саобраћајне незгоде у којој пешак претрчава коловоз, возач може поуздано да уочи да се пешак неће зауставити пре ивице саобраћајне траке којом се креће возило када се пешак налази најмање на корак пре ивице саобраћајне траке којом се креће возило. У случају овакве саобраћајне незгоде, опасна ситуација настаје када возач уочи да се пешак неће зауставити пре уласка у саобраћајну траку којом се креће возило, односно када се пешак налази на најмање 0,7 м улево од леве ивице, односно на 0,7 м удесно од десне ивице саобраћајне траке којом се креће возило (види Слику бр. 11).

Слика бр. 11

**в)**

Ако је у саобраћајној незгоди дошло до судара возила и пешака који ван пешачког прелаза прелази (односно претрчава) коловоз излазећи из препреке због које возач објективно не може да уочи пешака, опасна ситуација настаје онда када возач уочи да се пешак неће зауставити пре уласка у саобраћајну траку којом возач вози возило. У зависности од међусобног положаја возача возила, пешака и препреке из супротног смера зависи тренутак када возач може да уочи намеру пешака да претходно неће уступити првенство у пролазу наилазећем возилу.

Ако је међусобни положај возила, пешака и препреке иза које пешак прелази, односно претрчава коловоз, такав да возач има разлога да очекује пешака који има намеру да пређе (односно претрчи) коловоз испред наилазећег возила и пре него што пешак уђе у саобраћајну тра-

ку којом се креће возило, тада опасна ситуација настаје на исти начин као и када нема препреке иза које пешак прелази (односно претрчава) коловоз.

Ако је међусобни положај возила, пешака и препреке иза које пешак прелази (односно претрчава) коловоз такав да возач због препреке не може да уочи пешака пре уласка пешака у саобраћајну траку којом се креће возило, тада опасна ситуација настаје након уласка пешака у саобраћајну траку којом се креће возило, односно када се пешак нађе на највише 0,7 м унутар саобраћајне траке којом се креће возило (посматрано у смеру кретања пешака), по нашем мишљењу.

Погрешно је очекивати од возача да уочи пешака иза заустављеног аутобуса јер под оваквим околностима возач објективно не може да уочи предмете који се налазе иза непровидне препреке (види Слику бр. 12). Под оваквим околностима и за возача возила и за пешака важе исте одредбе ЗБС-а као и у претходним случајевима. Дакле, пре ступања на коловоз или пре покушаја преласка коловоза, пешак мора да се увери да може безбедно да пређе коловоз. Под оваквим околностима, возач који се понаша исправно нема разлога да очекује да ће пешак прећи коловоз пре уступања првенства у пролазу наилазећем возилу.

Слика бр. 12



г)

Ако је у саобраћајној незгоди дошло до судара возила и пешака који прелази коловоз ван пешачког прелаза и то тако да се током преласка коловоза заустави, односно врати уназад супротно смеру у ком се претходно кретао, утврђивање опасне ситуације захтева посебну анализу.

Ако би се пешак кретао до друге ивице саобраћајне траке на исти начин на који се кретао пре уласка у саобраћају траку којом је возено возило и таквим начином кретања успео да пређе саобраћајну траку којом се креће возило тако да не дође до судара, тада опасна ситуација настаје од тренутка када пешак промени смер кретања, односно када се заустави. При томе треба имати у виду посебне обавезе уколико се ради о деци, старим и изнемоглим лицима.

Ако би се пешак кретао до даље ивице саобраћајне траке на исти начин на који се кретао пре уласка у саобраћајну траку којом се креће возило, а таквим начином кретања не би успео да изађе из саобраћајне траке којом се креће возило, без обзира да ли се зауставио односно променио смер кретања, тада опасна ситуација настаје када возач уочи намеру пешака да се неће зауставити пре уласка у саобраћајну траку којом је возено возило и уступити првенство у пролазу наилазећем возилу.

Утврђивање опасне ситуације на начин да се од возача очекује да уочи пешака који ступа на коловоз иза препреке, у време док је пешак заклоњен препреком, је погрешно јер возач нема могућности да види кроз препреку, нити возач који се понаша исправно има разлога да поред коловоза и иза препрека "тражи" пешаке који евентуално имају намеру да пређу коловоз без уступања првенства у пролазу наилазећим возилима (види Слику бр. 13).

При том је пешакиња могла да буде заклоњена о погледа возача аутомобила ФОРД паркираним возилом у време када је ступила на коловоз (уколико је возило било паркирано делом на коловозу а делом на травнатој површини поред коловоза, како то исказује возач аутомобила ФОРД), тј. док није доспела на приближно половину ширине возила (око 0,8 m) удесно од леве ивице коловоза.

Слика бр. 13

д)

Ако се саобраћајна незгода догодила у ноћним условима у којој је дошло до судара возила и пешака (који прелази или се налази на коловозу) у условима са наилазећим возилом из супротног смера које има укључена најмање кратка светла, опасна ситуација захтева посебну анализу.

Ако се возач мимоишао са возилом из супротног смера и имао доволјно времена да укључи дуга светла и благовремено уочи пешака, тада се могућност избегавања незгоде анализира од тренутка када би возач возила могао да уочи пешака. У зависности од начина кретања пешака (уз леву или десну ивицу коловоза посматрано у смеру кретања пеша-

ка) зависе пропусти пешака везани за стварање опасне ситуације и настанак саобраћајне незгоде.

Ако је до судара возила и пешака дошло током мимоиласка са возилом из супротног смера, односно непосредно након мимоиласка са возилом из супротног смера, тада возач због сметње светала возила из супротног смера не може да уочи препеку испред себе пре мимоиласка са возилом из супротног смера. У зависности од околности настанка саобраћајне незгоде зависи и могућност уочавања пешака, односно препеке испред возила, па се у зависности од ових података и рачуна могућност избегавања незгоде.

У случају судара са неосветљеним препекама (радне машине, бициклисти и сл.), настанак опасне ситуације одговара настанку опасне ситуације у наведеном примеру судара возила и пешака.

Ђ)

Ако се саобраћајна незгода догодила тако што је дошло до судара возила и пешака који се креће по коловозу, уз ивицу коловоза, у дневним условима, опасна ситуација настаје када се возило приближи пешаку на такву удаљеност да возач не може или може екстремним (форсираним) кочењем да заустави возило пре судара са пешаком (види Слику бр. 14).

Слика бр. 14



3.2. Примери настанка опасне ситуације у случају судара возила и непокретне препреке

Ако је дошло до удара возила у непокретну препеку која се налази испред возила (на путањи кретања возила), опасна ситуација настаје када возач уочи опасну препреку.

Код анализе саобраћајних незгода у којима је дошло до удара возила у препреку разликују се случајеви у којима возач није имао разлога да очекује препреку и случајеви у којима је возач могао благовремено да уочи или имао разлога да очекује препреку на путањи возила.

Ако је возач могао благовремено да уочи или имао разлога да очекује препреку на путањи возила, тада опасна ситуација настаје када се возило приближи препреци на такву удаљеност да возач кочењем не може или екстремним (форсираним кочењем) може да заустави возило пре судара са пешаком (види Слику бр. 15).

Слика бр. 15



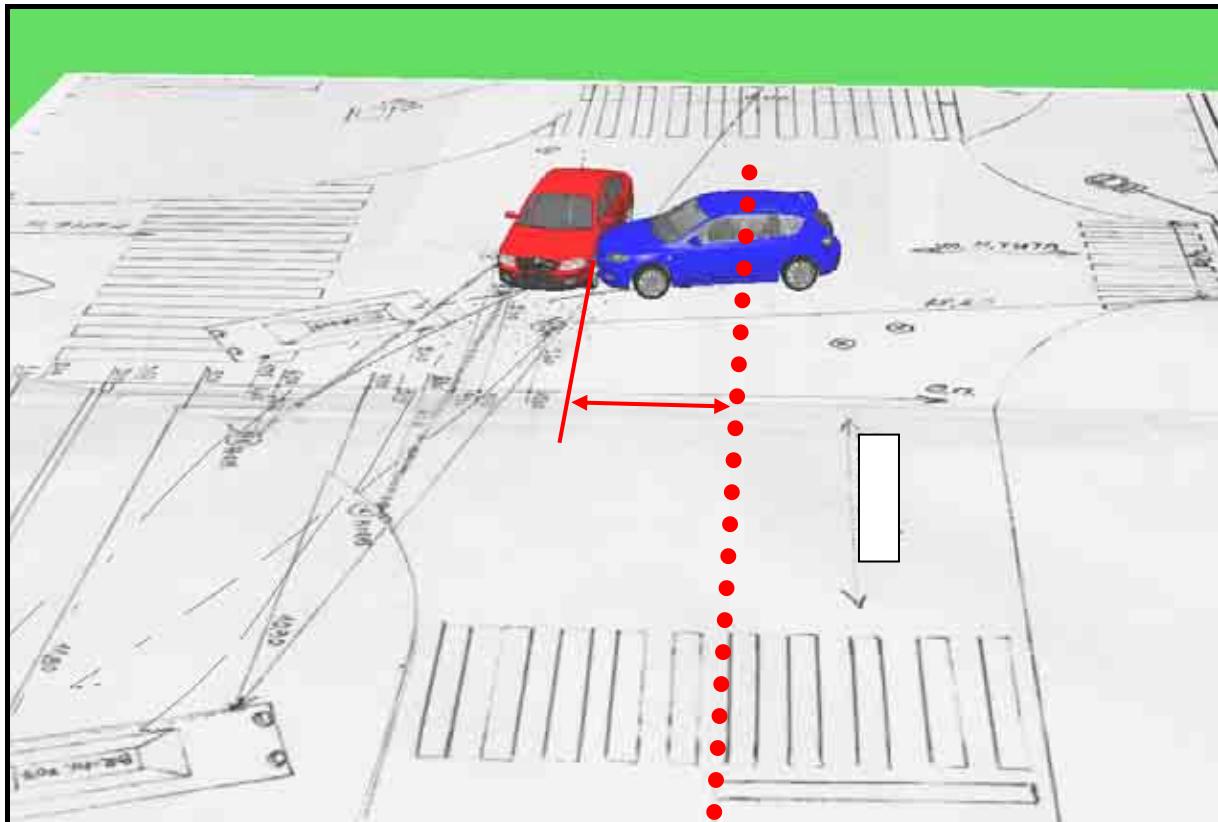
Ако возач није могао благовремено да уочи препреку и није имао разлога да очекује препреку тада опасна ситуација настаје од тренутка када возач уочи препреку.

3.3. Примери настанка опасне ситуације у случају судара возила која пресецају пут или на други начин улазе у саобраћајну траку других возила

Возач који вози возило путем са првенством пролаза или својом саобраћајном траком и понаша се исправно, нема разлога да очекује да ће други учесник у саобраћају испред и у близини наилазећег возила ући у саобраћајну траку којом се креће и на тај начин створити опасну ситуацију.

Ако се саобраћајна незгода догодила тако што је дошло до судара два возила на начин да је једно од возила пресекло путању испред и у близини другог возила (које је вожено својом саобраћајном траком на исправан начин), опасна ситуација настаје од тренутка када возач који се понаша исправно уочи да се друго возило неће зауставити пре пресецања путање и стварања опасне ситуације.

Под оваквим околностима опасна ситуација настаје у случају када возач возила које је вожено на исправан начин схвати да се друго возило неће зауставити пре пресецања путање возилу које је вожено на исправан начин. Ова процена зависи од брзина возила, међусобних положаја возила, као и других околности и узрока под којима се саобраћајна незгода догодила (види Слику бр. 16).



Слика бр. 16

4. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Не тако ретко вештак, као задатак, треба да анализира и да свој налаз и мишљење у вези незгоде у којој су учествовали возило и пешак, при чему је пешак било дете или старо лице. Из претходног дела рада могуће је уочити и закључити да овакви типови незгода захтевају од вештака да обрати пажњу на одређене појединости, од тога да ли је дете по изгледу као дете, да ли старо лице изгледа као старо, да што прецизније одреди параметре важне за анализу незгоде (брзина пешака,...), а имајући у виду посебности ових категорија учесника у саобраћају (мисли се на психо-физичке особине деце односно старих лица).

Имајући све претходно наведено у виду, од посебног значаја је, а посебно за Суд, да вештак што прецизније дефинише пропусте учесника незгоде, које наводи у свом мишљењу Налаза и мишљења.

Наиме, пропусти се могу драстично разликовати од тога да ли је рецимо дете било припремљено за самостално учествовање у саобраћају или не. У том смислу, пропусте узрочно везане за стварање опасне ситуације и настанак незгоде могу имати и старатељи детета, уколико је дете наводно било оспособљено за безбедно и самостално учествовање у саобраћају. Овде треба нагласити да у зависности од резултата осталих анализа возач може, али и не мора имати пропусте везане за настанак незгоде.

Са друге стране, уколико возач уочи старо лице и при томе ништа не предузима, тада ће у највећем броју случајева имати пропусте везане за настанак незгоде. Зашто у највећем броју? Као што је већ напред речено, ниједна незгода није идентична са другом да би се на тај начин вештачење појединих типова незгоде свело на шаблон. У том смислу постоји могућност да возач не сноси одговорност за настalu незгоду чак и уколико се ради о детету или старом лицу.

У зависности од правилно утврђене опасне ситуације од стране вештака саобраћајно-техничке струке зависи и веременско-просторна анализа саобраћајне незгоде, тачност утврђивања узрока и околности под којима се саобраћајна незгода догодила и тачност утврђивања пропуста учесника саобраћајне незгоде. Опасна ситуација је дефинисана пре више од двадесет пет година, а још увек се у Судским поступцима користе Налази вештака у којима је на погрешан начин утврђена опасна ситуација. На главним претресима се често догађа да вештаци "тумаче" дефиницију опасне ситуације.

За отклањање оваквих несагласности је неопходно користити стручну, научну и уџбеничку литературу из области саобраћајно-техничког вештачења и присуствовати на саветовањима из области саобраћајно-техничког вештачења. Овакви скупови су намењени отклањању дилема везаних за анализу саобраћајних незгода.

ЛИТЕРАТУРА

- [1.] Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима, Службени лист Србије и Црне Горе, двадесет друго издање, Београд, 2003.
- [2.] Експертизе саобраћајних незгода Института Саобраћајног факултета у Београду
- [3.] Вујанић, М., Липовац, К. и др., Саобраћајно-техничко вештачење, приручник, МИД Инжењеринг, Београд. 1996.
- [4.] Вујанић, М., Липовац, М. и др., Приручник за саобраћајно-техничко вештачење и процјене штета на возилима, Модул, Бања Лука, 2000.
- [5.] Вујанић, М., ЗБИРКА ЗАДАТАКА ИЗ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА СА ПРАКТИКУМОМ, Саобраћајни факултет у Београду, Београд, 2001.

- [6.] Драгач, Р., Вујанић, М., БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА II ДЕО, Саобраћајни факултет у Београду, Београд, 2002.
- [7.] Драгач, Р., БЕЗБЕДНОСТ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА III ДЕО, Саобраћајни факултет у Београду, Београд, 2000..
- [8.] Вујанић М., АНАЛИЗА СУДАРА ВОЗИЛА И ПЕШАК, Четврти научно-стручни скуп "Вештаччење саобраћајних незгода на путевима", Аранђеловац, 1996.
- [9.] Вујанић М., АНАЛИЗА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ У РАСКРСНИЦИ УЛИЦА РАЗЛИЧИТОГ ПРИОРИТЕТА, Први научно-стручни Скуп са међународним учешћем "Наука у служби правосуђа", Будва, 2001.
- [10.] Вујанић М., и други, ЗАХТЕВИ ЗА БЕЗБЕДНИМ РАСТОЈАЊЕМ ПРИ СЛЕЂЕЊУ ВОЗИЛА СА И БЕЗ АБС УРЕЂАЈА, Међународно-стручни скуп "НАУКА И МОТОРНА ВОЗИЛА 01" Београд, 2001.
- [11.] Вујанић М., и други, АНАЛИЗА ПРОПУСТА УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ НА РАСКРСНИЦИ ПУТЕВА РАЗЛИЧИТЕ ВАЖНОСТИ, Часопис Удружења судских вештака Црне Горе – Ехпертус форенсис (Зборник радова И конгреса – четвртог научно стручног скупа са међународним учешћем – Веритас), стр. 61 – 67, Будва, 2004.
- [12.] Вујанић М. (коаутор), АНАЛИЗА УЗРОКА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА У БЕОГРАДУ, Саобраћајни факултет, Београд, 1979.
- [13.] Вујанић М. И други, САОБРАЋАЈНИ ПРОЈЕКАТ БЕЗБЕДНОГ ВОЂЕЊА САОБРАЋАЈА У ЗОНИ РАДИЛИШТА (Регионални пут Р-102, Деоница 0363 Разбојина–Блаце), Саобраћајни факултет, Београд 2001.
- [14.] Вујанић М. и други, VII СИМПОЗИЈУМ О САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКОМ ВЕШТАЧЕЊУ И ПРОЦЕНИ ШТЕТЕ, Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, Универзитет у Новом Саду – Факултет техничких наука, Криминалистичко – Полицијска академија – Београд, Универзитет Црне Горе – Машински факултет Подгорица, Универзитет у Источном Сарајеву – Саобраћајни факултет Добој, Универзитет "Св. Климент Охридски" Технички факултет Битола, Traffic Safety Group, AIR TRAVEL Сомбор, 2009.
- [15.] Вујанић М. и други, VIII СИМПОЗИЈУМ "СУДАР ВОЗИЛА И ПЕШАКА", Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет, Универзитет у Новом Саду – Факултет техничких наука, Криминалистичко – Полицијска академија – Београд, Универзитет Црне Горе – Машински факултет Подгорица, Универзитет у Источном Сарајеву – Саобраћајни факултет Добој, Traffic Safety Group, 2009.