

UTICAJ SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKOG VEŠTAČENJA NA SUDSKE POSTUPKE

THE EFFECT OF TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISE ON THE COURT PROCEDURES

Boris Antić¹, dipl. inž; Milan Božović², dipl. inž;
Milan M. Vujanović³, dipl. inž.

Rezime: Izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem je od uticaja na vreme trajanja sudskog postupka, troškove sudskog postupka i na utvrđivanje propusta učesnika saobraćajne nezgode. U zavisnosti od izbora u kom delu postupka će se izvoditi dokazi saobraćajno-tehničkim veštačenjem zavisi i podizanje valjane optužnice i vođenje postupka. Od kvaliteta dokaza izvedenih saobraćajno-tehničkim veštačenjem zavisi utvrđivanje propusta učesnika saobraćajne nezgode.

KLJUČNE REČI: SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKO VEŠTAČENJE, SUDSKI POSTUPAK, PROPUSTI UČESNIKA NEZGODE.

Abstract: Giving evidence within traffic safety expertise has influence on time needed to finish the Court procedure, the costs of the Court procedure and defining the mistakes of the traffic accident participants. Proper accusations and the Court procedure itself depend on the time given to make the evidence by doing traffic accident expertise. Defining the mistakes of traffic accident participants also depends on the quality of the evidence given by traffic accident expertise.

KEY WORDS: TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISE, THE COURT PROCEDURE, THE MISTAKES OF THE TRAFFIC ACCIDENT PARTICIPANTS.

¹ Saobraćajni fakultet u Beogradu, Katedra za bezbednost saobraćaja i motorna vozila, b.antic@sf.bg.ac.rs

² Saobraćajni fakultet u Beogradu, Katedra za bezbednost saobraćaja i motorna vozila, m.bozovic@sf.bg.ac.rs

³ Saobraćajni fakultet u Beogradu, Katedra za bezbednost saobraćaja i motorna vozila, milan_vujanovic@yahoo.com

1. UVOD

Na osnovu činjenica koje Sud utvrdi preduzimanjem različitih aktivnosti tokom sudskog postupka, donosi se sudska presuda. U zavisnosti od kvaliteta utvrđenih činjenica, zavisi i sudska presuda koja može imati različite posledice po stranke u postupku.

Sud nije u mogućnosti da u svim slučajevima utvrdi sve važne činjenice na osnovu kojih je moguće doneti adekvatnu presudu, pa može da zatraži mišljenje lica koje raspolaže potrebnim stručnim znanjem. Pod ovakvim okolnostima Sud može zatražiti Nalaz i mišljenje veštaka, a veštačenje se ne može odrediti radi dobijanja mišljenja o pojedinim pravnim pitanjima.

Veštačenje određuje pismenom naredbom organ koji vodi postupak, u kojoj navodi u pogledu kojih činjenica se vrši veštačenje i kome se poverava. Cilj veštačenja je da da odgovor na pitanja navedena u Naredbi, ako je to moguće. Ako veštačenjem nije moguće utvrditi činjenice zbog kojih se naređuje veštačenje, to je neophodno navesti u veštačenju i obrazložiti.

Korisnici veštačenja mogu biti:

- Sudije za prekršaje,
- Sudovi (Opštinski, Okružni, Viši, ostali Sudovi),
- Komore, Udruženja, Saobraćajne organizacije,
- Zainteresovane stranke (okrivljeni, oštećeni ili njihovi zastupnici),

Sudije za prekršaje mogu od veštaka zatražiti Nalaz i stručno mišljenje u cilju utvrđivanja da li je učinjen prekršaj i/ili utvrđivanja da li postoji doprinos u prekršaju.

Sudovi od veštaka traže Nalaz i stručno mišljenje u vođenju:

- prethodnog postupka,
- pri podizanju optužnice,
- u krivičnom postupku i/ili u parničnom postupku.

Zainteresovane stranke mogu zatražiti Nalaz i stručno mišljenje za vođenje:

- disciplinskog postupka,
- za potrebe upravnog postupka,
- za potrebe prekršajnog postupka,
- za potrebe parničnog postupka,
- za potrebe krivičnog postupka.

Komore, udruženja, saobraćajne organizacije mogu zatražiti pomoć veštaka za interne potrebe (za vođenje disciplinskih postupaka) i/ili za određivanje povrede radnih dužnosti i doprinosa za nastalu štetu i procenu štete.

U zavisnosti u kom delu postupka se zahteva izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem i kvaliteta izvedenih dokaza zavise i troškovi sudskog postupka, kao i vreme trajanja sudskog postupka.

Podizanje optužnice protiv učesnika saobraćajne nezgode bez prikupljanja dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem može uticati na usmeravanje utvrđivanja odgovornosti učesnika nezgode koji nisu odgovorni za nastanak nezgode i zaobilaženje odgovornih za nastanak nezgode i/ili odgovornih za doprinos nastanku nezgode. Podizanje optužnice koja je zasnovana na dokazima prikupljenim saobraćajno-tehničkim veštačenjem, u zavisnosti od kvaliteta saobraćajno-tehničkog veštačenja, može uticati na sudske troškove, vreme trajanja sudskog postupka, kao i na ishod sudskog postupka.

Izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem se može sprovesti u istražnom postupku, u sudskom postupku na zahtev Suda ili stranaka u postupku ili kao nadveštačenje, nakon prethodno sprovedenih veštačenja, a iz različitih razloga.

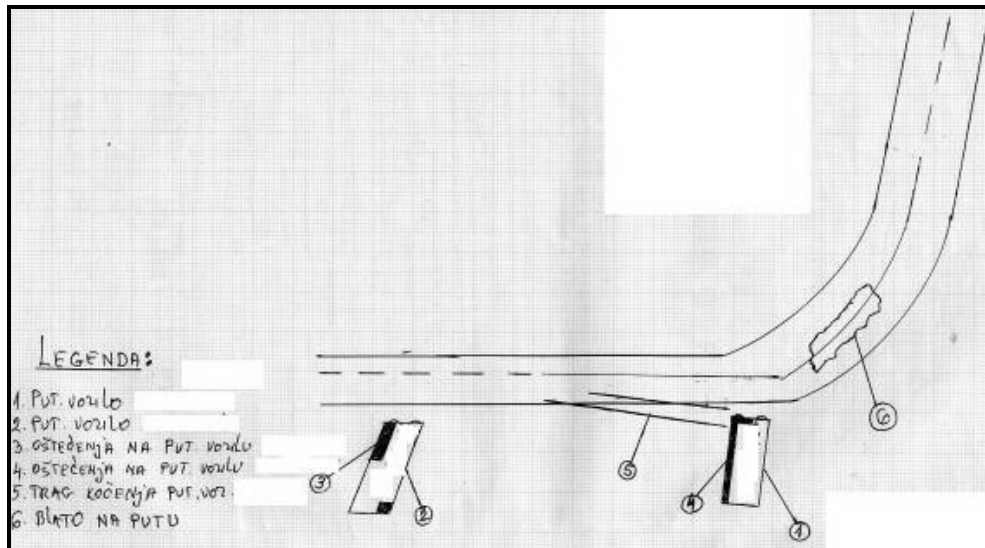
2. IZVOĐENJE DOKAZA SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM TOKOM ISTRAŽNOG POSTUPKA I UTICAJ NA SUDSKI POSTUPAK

Izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem u istražnom postupku, u zavisnosti od kvaliteta izvedenih dokaza, može uticati na pravilno definisanje optužnice i relativno brzo okončanje sudskog postupka.

U pojedinim slučajevima, na osnovu analize uviđajne dokumentacije i drugih dokaza iz Spisa, nije moguće utvrditi činjenice na osnovu kojih bi tužilac mogao da podigne valjanu optužnicu. Pod ovakvim okolnostima, tužilac može predložiti veštačenje u cilju utvrđivanja propusta učesnika nezgode, na osnovu kojih će moći da definiše optužnicu i na pravilan način, uz minimalne troškove i minimalne vremenske gubitke, okonča postupak. U suprotnom, nije redak slučaj da postupak traje i više od jedne decenije.

Primer:

U istražnom postupku, tužilac na osnovu raspoloživih materijalnih dokaza nije bio u mogućnosti da definiše protiv kog učesnika saobraćajne nezgode treba podići optužnicu. Naime, kako su tragovi od vremena nastanka nezgode, do vremena vršenja uviđaja pomerani sa lica mesta (brisani metlom), i kako u uviđajnoj dokumentaciji ovi tragovi nisu fiksirani (vidi Sliku br. 1), to na osnovu analize pozicija tragova koji su fiksirani u uviđajnoj dokumentaciji nije bilo moguće utvrditi mesto sudara kao i način kretanja učesnika nezgode neposredno pre sudara, bez kvalitetnog Nalaza i mišljenja veštaka. Na osnovu ovakvih ulaznih podataka, tužilaštvo nije imalo dovoljno ulaznih podatak za podizanje valjane optužnice.

**Slika br. 1****Slika br. 2**



Slika br. 3

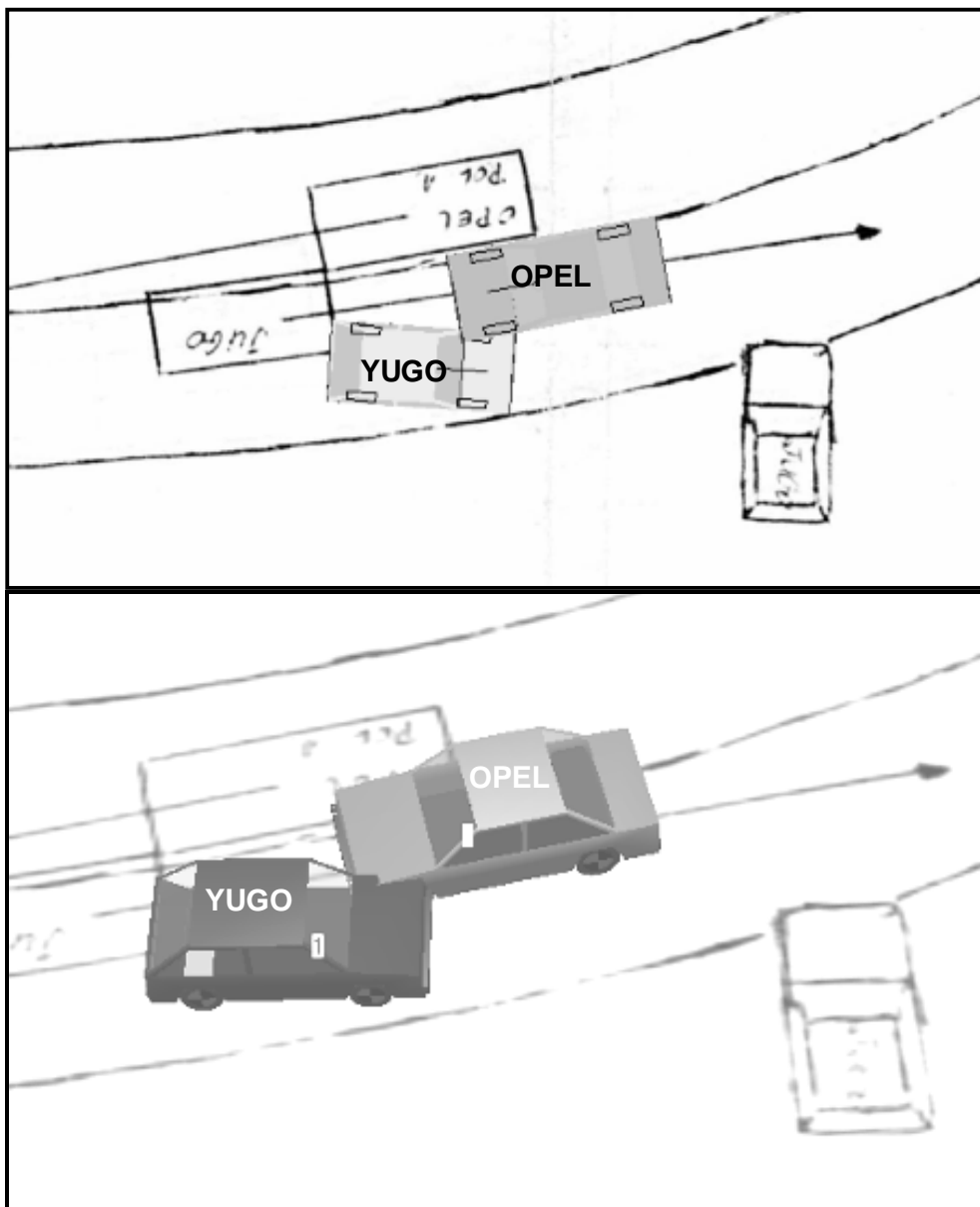


Slika br. 4

Detaljnou analizom oštećenja vozila (vidi slike br. 2, br. 3 i br. 4), saobraćajno-tehničkim veštačenjem je utvrđen međusobni položaj vozila u trenutku sudara (vidi Sliku br. 5). Međusobni položaj vozila u trenutku sudara je u Nalazu i mišljenju veštaka opisan na sledeći način: "Na osnovu uporedne analize oštećenja OPEL-a i YUGA, nalazimo da je došlo do sudara prednjeg levog bočnog dela OPEL-a, približno od levog čoška, sa prednjim levim čoškom YUGA, pri čemu su u trenutku sudara uzdužne ose OPEL-a i YUGA zaklapale ugao od najviše 15°, po našem mišljenju."

Analizom međusobnog položaja vozila u trenutku sudara, pravaca iz kojih su dolazila vozila pre sudara i zaustavnih pozicija vozila, moguće je približno opredeliti mesto sudara.

Primenom programa PC Crash, a uzimajući u obzir napred navedene činjenice, utvrđeno je mesto sudara vozila (vidi Sliku br. 5), a što je bio osnov za definisanje propusta učesnika nezgode.



Slika br. 5

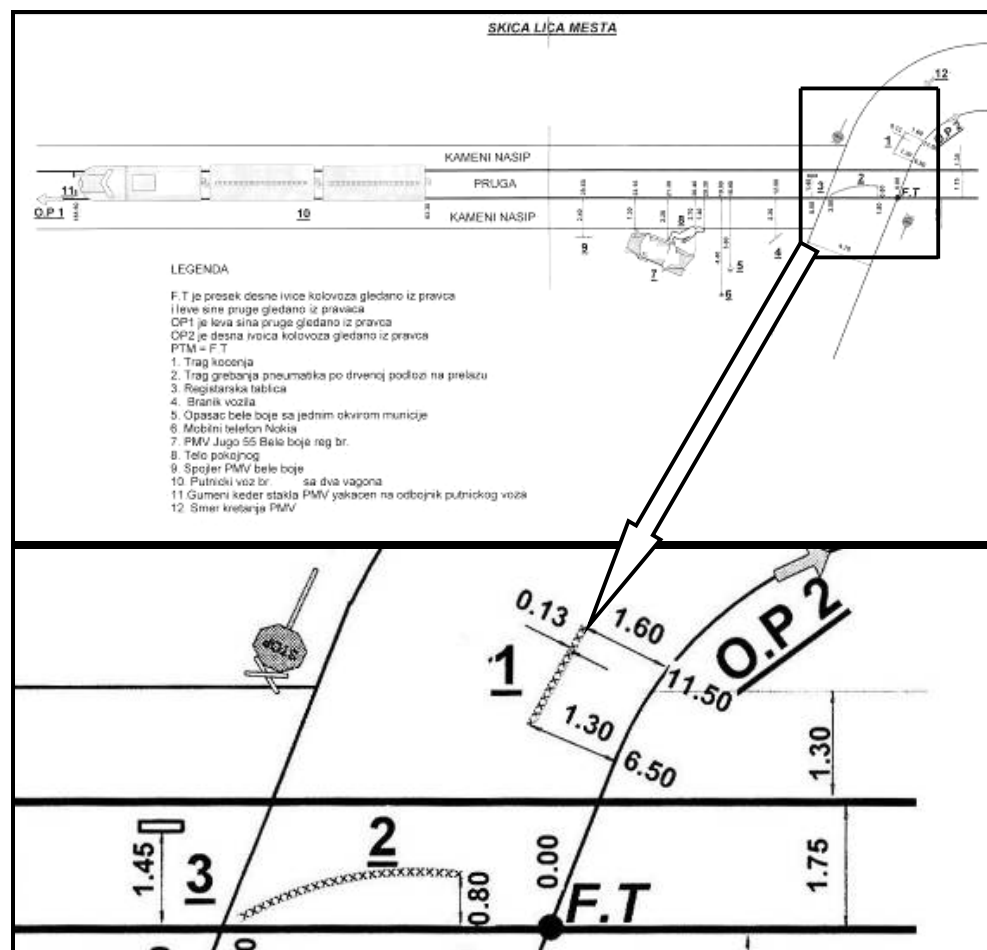
Kvalitetno urađen Nalaz i mišljenje veštaka može imati uticaja na efikasnost sudskog postupka, kao i na blagovremeno utvrđivanje činjenica na osnovu kojih je moguće uz minimalne greške usmeriti dalje vođenje sudskog postupka.

Primer:

Saobraćajna nezgoda se dogodila na pružnom prelazu na kome je saobraćaj regulisan vertikalnom saobraćajnom signalizacijom. Ako bi se nezgoda dogodila na način kako to navodi vozač YUGA, tada bi na strani preduzeća koja su zadužena da obezbede preglednost na pružnom prelazu stajali propusti vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove saobraćajne nezgode.

Pod ovakvim okolnostima bi pogrešno podizanje optužnice uticalo na povećanje troškova postupka, vreme trajanja sudskog postupka i na rezultat presude, posmatrano sa aspekta sudskog postupka. Ako to posmatramo sa aspekta učesnika nezgode, podizanje optužnice protiv učesnika u nezgodi, na čijoj strani ne stoje propusti za koje se terete, bi predstavljalo društveni i socijalni problem koji bi imao negativnih efekata u društvenom okruženju učesnika nezgode.

Analizom tragova ove saobraćajne nezgode koji su fiksirani u uviđajnoj dokumentaciji, saobraćajno-tehničkim veštačenjem je utvrđeno da propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove saobraćajne nezgode stoje na strani vozača putničkog automobila, a da na strani ostalih učesnika ove saobraćajne nezgode nije bilo propusta vezanih za stvaranje opasne situacije i nastanak ove saobraćajne nezgode.



Slika br. 6

Naime, detaljnom analizom tragova ove saobraćajne nezgode, koji su fiksirani u uviđajnoj dokumentaciji, saobraćajno-tehničkim veštačenjem je utvrđeno da putnički automobil neposredno pre nailaska na pružni prelaz nije bio zaustavljen (a u visini znaka "STOP"), već da je bio forsirano kočen.

Na osnovu dokaza koji su utvrđeni saobraćajno tehničkim veštačenjem, podignuta je optužnica protiv vozača putničkog automobila, i izbegnuto je bespotrebno podizanje optužnice protiv organa koji su zaduženi da obezbede preglednost na ovom pružnom prelazu.

Saobraćajne nezgode u kojima su učestvovali strani državljani zahtevaju posebnu pažnju. U slučaju ovakvih saobraćajnih nezgoda, način vođenja sudskog postupka, od saobraćajne nezgode do donošenja sudske presude može biti praćen od strane službenika diplomatskih predstavništava druge države. Propusti tokom sudskog postupka mogu uticati i na međudržavne odnose, pa je neophodno da sudski postupak bude okončan u najkraćem vremenskom roku i da propusti učesnika nezgode budu kvalitetno definisani, čime bi bilo izbegnuto intervenisanje predstavnika druge države.

Primer:

Saobraćajna nezgoda se dogodila na raskrsnici na kojoj je saobraćaj regulisan svetlosnom saobraćajnom signalizacijom ("semaforima"). U saobraćajnoj nezgodi su učestvovali teretno vozilo i putnički automobil (vidi Sliku br. 7). Stranom državljaninu je nakon nezgode određen pritvor, nakon čega su predstavnici ambasada strane države u Beogradu pokazali izuzetno interesovanje za dalje odvijanje sudskog postupka.



Slika br. 7

Analizom uviđajne dokumentacije i izjava svedoka, nije bilo moguće utvrditi propuste učesnika nezgode. Zbog složenosti slučaja, bilo je neophodno precizno utvrditi propuste učesnika nezgode i u što kraćem roku okončati sudski postupak.

Saobraćajno-tehničkim veštačenjem nije bilo moguće utvrditi koji od učesnika nezgode je ušao u raskrsnicu u vreme kada mu to nije bilo dozvoljeno. Utvrđeno je da izjava vozača putničkog vozila (o načinu kretanja neposredno pre sudara) nije saglasna materijalnim elementima iz Spisa.

Naime, vozač putničkog vozila je naveo da je neposredno pre sudara, u visini zaustavne linije na prilazu raskrsnici iz koga je dolazio, zaustavio vozilo zbog nailaska na crveni signalni pojam (crveno svetlo na semaforu). Detaljnom i uporednom analizom materijalnih elemenata iz Spisa, utvrđeno je da je putnički automobil u trenutku sudara bio vožen brzinom koju nije mogao dostići ako je pre sudara bio zaustavljen u visini zaustavne linije, što je bilo suprotno izjavi vozača putničkog automobila. Tužilaštvo nije poklonilo veru vozaču putničkog vozila i odustalo je od podizanja optužnice protiv vozača teretnog vozila.

Vreme trajanja, troškovi i ishod sudskih postupaka zavise od toga u kom delu postupka se zahteva izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem, kao i od kvaliteta Nalaza i mišljenja veštaka. Posledice pogrešno izabranog trenutka kada će se izvoditi dokazi saobraćajno-tehničkim veštačenjem utiču na povećanje troškova postupka i vreme trajanja postupka.

Kvalitet izvedenih dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem takođe utiče na vreme trajanja postupka i na visinu troškova sudskog postupka.

3. IZVOĐENJE DOKAZA SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM TOKOM SUDSKOG POSTUPKA I UTICAJ NA SUDSKI POSTUPAK

Ako dokazi izvedeni saobraćajno-tehničkim veštačenjem tokom istražnog postupka nisu dovoljno jasni, ili ako se tokom sudskog postupka pojave novi dokazi koji prethodno nisu bili poznati, moguće je izvođenje dokaza ponovljenim saobraćajno-tehničkim veštačenjem. Nalaz i mišljenje drugog veštaka ne mora uvek biti saglasan Nalazu i mišljenju prvog veštaka, pa je tada neophodno usaglašavanje. Ako veštaci ne mogu da se usaglasе, Sud može odrediti novo izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem ili može odrediti izvođenje dokaza nadveštačenjem.

Za razliku od slučaja kada se sudski postupak okonča tokom istrage, sudski postupak može trajati i više od jedne decenije, a što bitno utiče na efikasnost i troškove sudskog postupka.

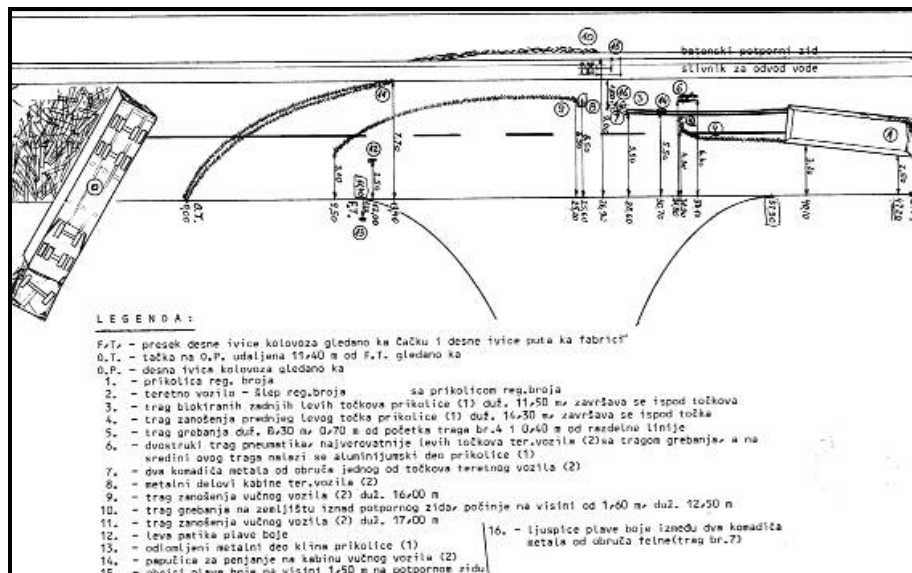
Primer:

Tokom istrage dokazi izvedeni saobraćajno-tehničkim veštačenjem nisu dali kvalitetan odgovor na osnovu koga bi bilo moguće valjano podići optužnicu. Sud je naložio izvođenje dokaza novim saobraćajno-tehničkim veštačenjem, koje nije dalo odgovor na osnovu koga je bilo moguće doneti presudu.

Nakon novog veštačenja koje je bilo povereno veštacima mašinske struke, Sud je doneo presudu koja je od strane višeg suda poništena i vraćena nižem Sudu na ponovno suđenje. Postupak je trajao više od 10 godina.

Saobraćajna nezgoda se dogodila u krivini, i to tako što je došlo do sudara prednjeg levog čoška GORICE koja je bila zakačena za MERCEDES i prednjeg levog čoška RABE za koju je bila zakačena poluprikolica CARDI. Nakon sudara sa GORIC-om, RABA sa CARD-jem se prevrнула. Nakon pregleda vozila, utvrđeno je da je klin vučne kuke na MERCEDES-u za koji je bila zakačena GORIC-a polomljen. Od samog početka se istraga zasnivala na utvrđivanju da li je kao posledica "pucanja" klina vučne kuke GORIC-a prešla na levu polovinu kolovoza. Nakon dva Nalaza i mišljenja veštaka saobraćajno-tehničke struke i jednog Nalaza i mišljenje veštaka mašinske struke nije se moglo utvrditi kada je pukao klin vučne kuke i šta je uzrok saobraćajne nezgode.

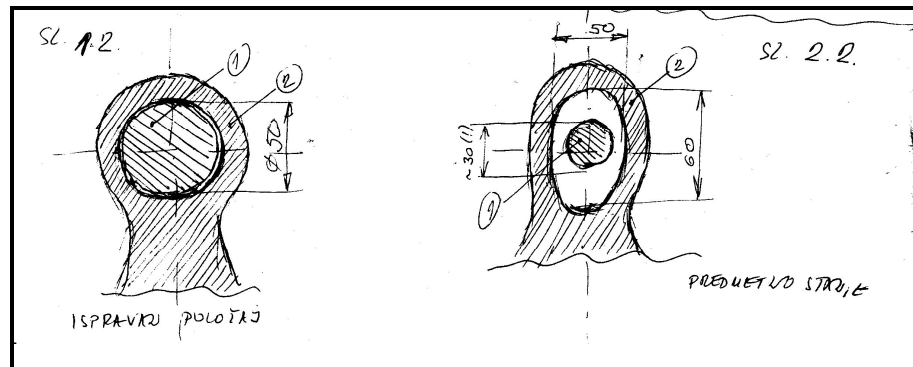
Detaljnou analizom materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno tragova ove saobraćajne nezgode, utvrđeno je da u ovoj saobraćajnoj nezgodi nije došlo do sudara RABE i MERCEDES-a. Na osnovu međusobnog položaja RABE i GORICE, zaustavne pozicije GORICE i tragova ove saobraćajne nezgode (vidi Sliku br. 8) utvrđeno je da se GORICA neposredno pre sudara nalazila na svojoj levoj polovini kolovoza.



Slika br. 8

Kako je GORICA pre sudara bila kočena i ukoliko MERCEDES u isto vreme ne bi bio kočen, tada "ruda" GORICE neposredno pre, kao ni u vreme sudara sa RABOM ne bi bila zakačena za vučnu kuku MERCEDES-a. Naime, kako na GORICI postoji "sigurnosni blokadni sistem" koji u slučaju pada pritiska u crevu "stalnog vazduha" (između vučnog vozila i prikolice) aktivira sistem za kočenje, to je moguće da je crevo "stalnog vazduha" bilo prekinuto pre sudara GORICE i RABE, po našem mišljenju.

"Okno" rude je u vreme nezgode bilo deformisano na način kako je to prikazano na Slici br. 9.



Slika br. 9

Nalazi i mišljenja veštaka, u ovom slučaju su bili različiti. U prethodnim Nalazima i mišljenjima veštaka, nisu precizno definisani propusti učesnika nezgode (vidi Sliku br. 10). Za razliku od prethodnih Nalaza i mišljenja, poslednji Nalaz i mišljenje je preciznije opredelio propuste učesnika ove saobraćajne nezgode.

Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, urađen je Nalaz i mišljenje veštaka u kome je navedeno: "Analizom materijalnih elemenata iz Spisa mišljenja smo da je klin vučne kuke pukao neposredno pre sudara GORICE i RABE, pri čemu napominjemo da pucanje klina nije uticalo na prelazak MERCEDESA i GORICE na levu polovinu kolovoza i nastanak ove saobraćajne nezgode.

MIŠLJENJE	
=====	
<p>Nalaz veštaka je urađen na osnovu ličnog uvida u stanje oštećenja vozila na licu mesta kao i naknadnog detaljnog pregleda prikolice registracije i vučne kuke kamiona registracije.</p>	
<p>Nakon detaljne analize stanja svih vozila u trenutku ste- tnog događaja, ocenjujem da nije moguće apsolutno precizno i pouzdanost dati ocenu o tehničkoj ispravnosti tih vozila. Razlog za to su konstatovana velika i potpuna oštećenja pojedinih delova i sklopova vozila kao i nemogućnost ispitivanja ostatka vozila zbog nepristupačnosti ili izgubljene funkcionalne veze sa drugim delovima, jer se bez takve funkcije gubi smisao ispitivanja.</p>	

Nesporno je međutim, da su oba sprega vozila u trenutku sudara imala odredjenih neispravnosti.

Šleper registracije nije bio opremljen kočionim cilindrima na pratećoj osovini tegljača, koji su pre sudara izgrađeni, a što je morao imati naročito u opterećenom stanju. Takođe je na poluprikolici šlepera nedostajao kočioni cilindar desnog točka zadnje osovine, od ranije isključen.

Na istom šleperu za saobraćaj su bili neispravni sledeći pneumatici:

1. Pneumatik levog spoljašnjeg točka zadnje osovine tegljača (dubina šare ~~iznad 2 mm~~ - bez šare-potpuno istrošena).
2. Pneumatik desnog spoljašnjeg točka zadnje osovine tegljača (dubina šare ispod 2 mm).
3. Pneumatik desnog točka prateće osovine tegljača(odlepljen protektirajući sloj).
4. Pneumatik levog spoljašnjeg točka predzadnje osovine poluprikolice (potpuno istrošen-bez šare).
5. Pneumatik desnog unutrašnjeg točka predzadnje osovine poluprikolice (dubina šare ispod 2 mm).
6. Pneumatik levog spoljašnjeg točka zadnje osovine poluprikolice (odlepljen protektirajući sloj a dubina šare na granici dozvoljenog - 2 mm).

Kamion sa prikolicom registracije

Na ovom spregu vozila u trenutku sudara nalazila se neispravna vučna kuka sa vučnim okom.

Na vučnoj kuki se od ranije nalazila polomljena osovinica. Ova osovinica je od dugotrajne upotrebe dobila nepravilan oblik. Takođe zbog nataložene nečistoće u donjem ležištu tela vučne kuke, stajala je u nepravilnom položaju. Mehanizam za zabravljivanje je ranije odstranjen sa vučne kuke, jer je zabravljivanje izvršeno na nepravilan način, (običnim savrtanjem. /

Isto tako od ranije je deformisano-razlokano vučno oko za spregu sa osovinicom kuke. Vučno oko je umesto cilindričnog oblika nazivnog otvora $\varnothing 50$, imalo elipsast oblik uzdužne širine otvora 60 mm a poprečne širine otvora 50 mm.

Zbog takvog stanja, sprega vučnog oka sa osovinicom vučne kuke je bila potpuno nepravilna, što može prouzrokovati veliko zanošenje prikolice prilikom kretanja na putu.

ZAKLJUČCI :

1. U SUDARU SU TEŠKO OŠTEĆENI ŠLEPER REGISTRACIJE I
PRIKOLICA REGISTRACIJE.
2. VOZILA KOJA SU UČESTVOVALA U SUDARU SU RELATIVNO STARA (14-19 god), ALI SU BILA U SOLIDNOM STANJU.
3. OBA SPREGA VOZILA SU EVIDENTNO IMALA ODREDJENIH NEDOSTATAKA U TREUTKU SUDARA.
4. U KOJOJ MERI SU UTVRDJENI NEDOSTACI MOGLI DOPRINETI NASTANKU SUDARA I POSLEDICAMA TOGA SUDARA, NIJE MOGUĆE DATI PRECIZNO

Slika br. 10

Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda mišljenja smo da je ova saobraćajna nezgoda nastala kao posledica gubitka stabilnosti i prelaska MERCEDESA i GORICE na levu polovinu kolovoza, a ispred i u blizini nailazeće RABE.

Razlog prelaska MERCEDES-a i GORICE na levu polovinu kolovoza nije moguće utvrditi SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM, a mogao je biti posledica pogrešne procene, pogrešno izvedenog manevra, nekog drugog razloga i/ili u sadejstvu više razloga istovremeno, a što će Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKOG VEŠTAČENJA.

Ovakvo stanje tehničke ispravnosti sklopa vučne kuke MERCEDES-a i "oka" rude GORICE je moralo biti primećeno od strane vozača MERCEDES-a tokom vožnje MERCEDES-a sa GORICOM, kao i pri "otkačinjanju" i "kačenju" GORICE ili nekog drugog vučnog vozila, pa bi na strani vozača MERCEDES-a stajali propusti vezani za stvaranje opasne situacije, po našem mišljenju. Naime, ovakvo stanje tehničke ispravnosti sklopa vučne kuke MERCEDES-a i oka rude GORICE je moralo biti primećeno jednostavnim vizuelnim pregledom vučne kuke i "oka" rude, a takođe je moralo biti primećeno tokom vožnje MERCEDES-a sa GORICOM i to tako što bi vozač i suvozač morali čuti zvuk ("lupanje") i osetiti udare, pa jednostavnim zaustavljanjem vozila i/ili odustajanjem od vožnje izbegli stvarnje opasne situacije.

...pa bi puštanje MERCEDES-a sa GORICOM u saobraćaj predstavljalo propust odgovornog lica kao i lica koje je vršilo tehnički pregled vozila vezan za stvaranje opasne situacije, po našem mišljenju. Odgovorno lice, kao i lice na tehničkom pregledu vozila su bili dužni da MERCEDES-u sa GORICOM ne dozvole učestvovanje u saobraćaju, jer ne ispunjava uslove tehničke ispravnosti.

Na strani vozača RABE nismo našli propuste vezane za stvaranje opasne situacije i nastanaka ove nezgode."

Kvalitetna analiza saobraćajne nezgode olakšava donošenje presude, odnosno doprinosi razjašnjenju nejasnoća i dilema koje postoje pri analizi saobraćajnih nezgoda tokom vođenja Sudskog postupka. Posebno je važno da veštaci daju takav Nalaz i mišljenje da svim stranama u postupku Nalaz i mišljenje bude jasan. Ako strankama u postupku nisu u potpunosti jasne činjenice navedene u Nalazu i mišljenju veštaka, stranke mogu iznositi primedbe i postavljati pitanja što odugovlači postupak. Ako su navodi veštaka dati u Nalazu i mišljenju veštaka svim strankama u postupku u potpunosti jasni, i ako stranke u postupku nemaju pitanja i primedbe koje se odnose na Nalaz i mišljenje, sudski postupak se može okončati u kratkom vremenskom periodu.

Primer:

U krivini je došlo do sudara ZASTAVE i GOŠE (vidi slike br. 11 i br. 12) koja je bila zakačena za SCANIA-u, a zatim i do sudara ZASTAVE i SCHMITZ-a (vidi slike br. 11, br. 13 i br. 14) koji je bio zakačen za MERCEDES.

Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno oštećenja ZASTAVE i GOŠE, nalazimo da oštećenja zadnjeg levog dela GOŠE i oštećenja levog boka ZASTAVE, odgovaraju sudaru ZASTAVE i GOŠE. U trenutku sudara ZASTAVE i GOŠE, ZASTAVA i GOŠA bi zaklapale međusobni ugao od najviše 30°, po našem mišljenju.

Detaljnomo i uporednom analizom oštećenja ZASTAVE i SCHMITZ-a, nalazimo da oštećenja prednjeg levog dela ZASTAVE odgovaraju sudaru prednjeg levog dela ZASTAVE i levog boka SCHMITZ-a. U trenutku sudara ZASTAVE i SCHMITZ-a, ZASTAVA i SCHMITZ bi zaklapali međusobni ugao od najviše 30°, po našem mišljenju.



Slika br. 11



Slika br. 12

Detaljnomo i uporednom analizom materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno tragova ove saobraćajne nezgode nije moguće pouzadano i precizno utvrditi mesto sudara ZASTAVE i GOŠE. Naime, u uviđajnoj dokumentaciji nisu fiksirani tragovi na osnovu kojih je moguće utvrditi gde su se nalazili ZASTAVA i GOŠA u trenutku njihovog sudara.

Mesto sudara ZASTAVE i SCHMITZ-a se nalazilo na levoj polovini kolovoza, posmatrano u smeru kretanja SCHMITZ-a. Naime, na osnovu tragova grebanja na kolovozu je moguće pouzdano i precizno utvrditi mesto sudara ZASTAVE i SCHMITZ-a (vidi Sliku br. 15).



Slika br. 13



Slika br. 14



Slika br. 15

Анализом материјалних података из списка утврдили смо да су се непосредно пре судара тегљачи кретали својом десном половином коловоза и то Сканија брзином од око 50 км/х, а Мерцедес брзином од око 60 км/х. Оба возила су вођњом са скретањем самих тегљача удесно доспела на сударну позицију и на њој су и задњим делом цистерне заузимаала своју десну половину коловоза. Место 1 судара цистерне са Сканијом и 3-101, налази се на почетку трага 2, а место другог судара 3-101 са цистерном Мерцедеса налази се на почетку трага 1. На сударну позицију 3-101 наведена је вођњом брзином од 60 км/х са скретањем улево које је последица сечења кривине и прилаза месту на путу где је постојало сужење пута због одрона камена возачу 3-101 са његове десне стране. Нису постојале сметње да возач 3-101 види наилазак усусретних возила и да у мимоилажењу својим возилом заузме средину своје десне половине коловоза. У том случају постојао би бочни размак између возила од око 1 м довољан за безбедно мимоилажење возила у кривини на путу. Кратање возила након судара последица је судара. Цистерне су се након судара задњим делом измештале улево. Под дејством удара и блокирања левог точка цистерне Мерцедеса изведено је скретање задњег дела цистерне улево са залажењем на леву половину коловоза по траговима 1, 3 и 5. На путу дуж трагова 1 и 3 (33,2+16,6 м) леви бок цистерне Мерцедеса био је у контакту са 3-101 коју је у повратном кретању ка Пријеполу одбијао и отискивао док она није

Slika br. 16

Prema mišljenju prethodnog veštaka, mesto sudara ZASTAVE i GOŠE, kao i mesto sudara ZASTAVE i SCHMITZ-a se nalazilo na desnoj polovini kolovoza, odnosno na polovini kolovoza kojom su se kretala teretna vozila (vidi Sliku br. 16).

Nakon primedbi stranaka u postupku Sud je odredio novo veštačenje, čije je mišljenje glasilo: " Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda, SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM nije moguće pouzdano i precizno utvrditi mesto sudara ZASTAVE i GOŠE, a moglo je biti i na polovini kolovoza namenjenoj za kretanje SCANIE (GOŠE).

...

Do sudara ZASTAVE i SCHMITZ-a je došlo na polovini kolovoza koja je namenjena za kretanje ZASTAVE, pa bi vožnja SCHMITZ-a polovinom kolovoza namenjenom za kretanje ZASTAVE bio propust vozača MERCEDES-a uzročno vezan za sudar ZASTAVE i SCHMITZ-a, po našem mišljenju.

Razlog prelaska SCHMITZ-a i/ili MERCEDES-a na polovinu kolovoza namenjenu za kretanje ZASTAVE nije moguće utvrditi SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM, a mogao je biti posledica pogrešne procene, pogrešno izvedenog manevra, zanošenja SCHMITZ-a u levu stranu zbog nepravilne vožnje MERCEDES-a, nekog drugog razloga i/ili u sadejstvu više razloga istovremeno, a što će Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKOG VEŠTAČENJA.

...".

Od analize tragova saobraćajne nezgode zavisi utvrđivanje mesta sudara i načina kretanja učesnika nezgode neposredno pre, kao i nakon sudara.

Kvalitetna analiza tragova saobraćajne nezgode je preduslov za otklanjanje greške pri utvrđivanju mesta sudara i načina kretanja vozila neposredno pre sudara. Od preciznosti utvrđenog mesta sudara i međusobnog položaja vozila neposredno pre sudara, u pojedinim slučajevima, zavisi valjanost utvrđivanja propusta učesnika saobraćajne nezgode.

Slučajevi kod kojih se propusti učesnika saobraćajne nezgode mogu utvrditi samo na osnovu mesta sudara i načina kretanja neposredno pre sudara, zahtevaju preciznu analizu tragova saobraćajne nezgode. Pogrešno donošenje zaključaka zasnovanih na analizi tragova saobraćajne nezgode vodi ka pogrešnom definisanju propusta učesnika nezgode. Pogrešno utvrđeni uzroci učesnika saobraćajne nezgode mogu uticati na donošenje pogrešne presude ili na postavljanje zahteva za ponovnim izvođenjem dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem.

Primer:



Slika br. 17

Saobraćajna nezgoda se dogodila tako što je jedno od vozila jednim delom prešao na svoju levu polovinu kolovoza, nakon čega je došlo do sudara sa vozilom iz suprotnog smera. Uviđajnom dokumentacijom su na mestu nezgode fiksirani tragovi koji, prema uviđajnoj dokumentaciji, potiču od dva različita vozila (vidi slike br. 17 i br. 18).

Prema Nalazima i mišljenjima prethodnih veštaka trag vidljiv na fotografijama br. 17 i br. 18 potiče od dva različita vozila, pa su na osnovu tako analiziranih tragova oba vozila bila vožena blizu središnje linije. Na osnovu tako donetog zaključka dato je i mišljenje (vidi Sliku br. 19).



Slika br. 18

U ovom slučaju oba vozača su „napravili“ pogrešnu procjenu saobraćajne situacije, odnosno nisu pravilno i pravovremeno procijenili međusobno rastojanje u fazi mimoilaženja što je dovelo do međusobnog kontakta.

Slika br. 19



Slika br. 20

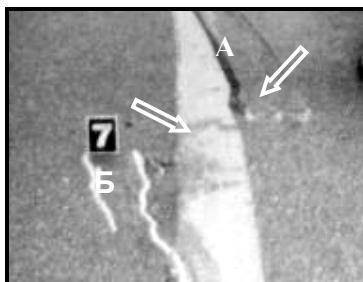


Slika br. 21

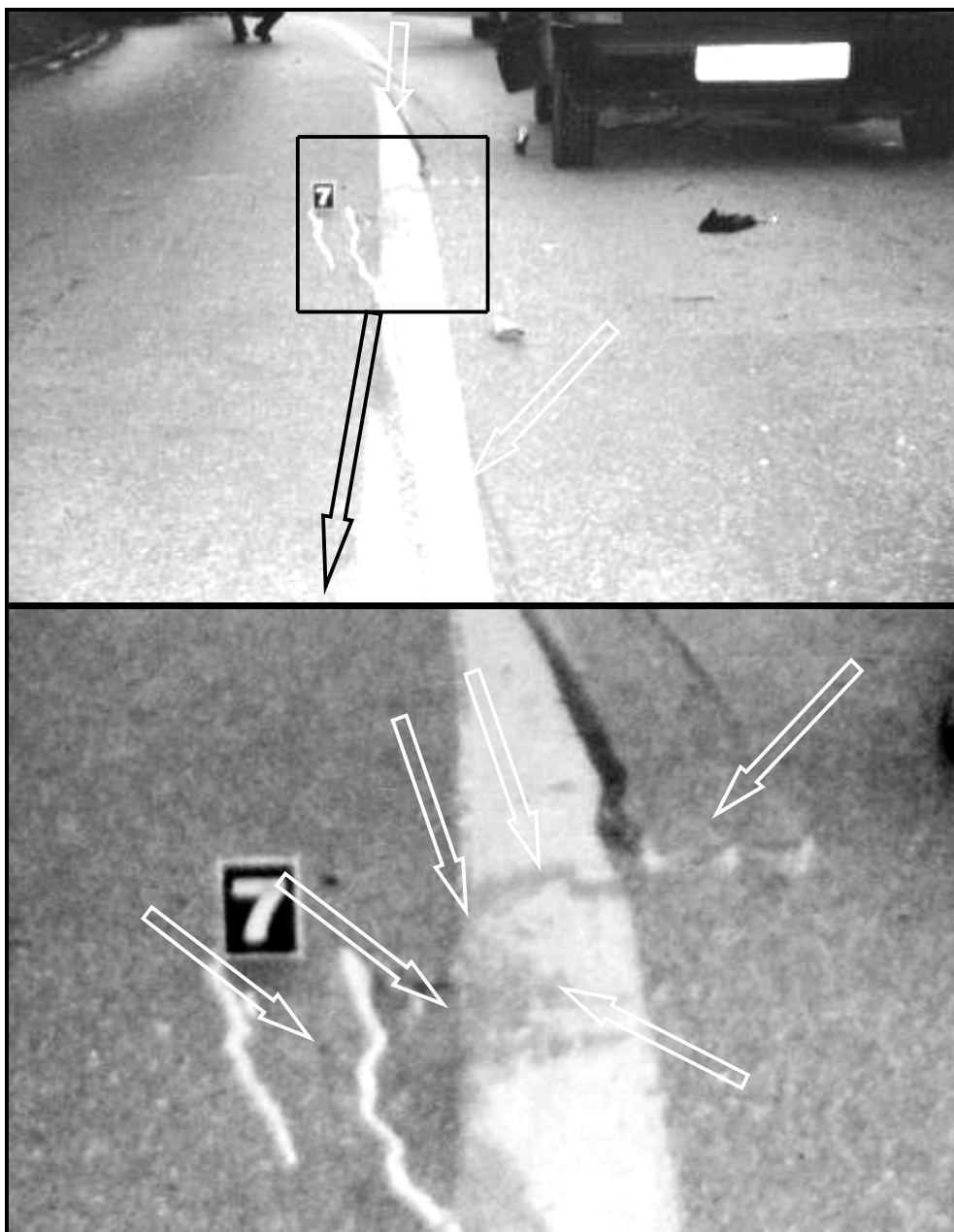
Detaljnomo analizom fotografija Fotodokumentacije, utvrđeno je da trag koji je u uviđajnoj dokumentaciji opisan kao dva traga od dva različita vozila, zapravo potiče od jednog vozila. Nakon sudara sa vozilom iz suprotnog smera i oštećenja prednjeg levog točka, trag je smaknut udesno i nakon sudara, prednji levi točak istog vozila je i dalje ostavljao trag. Odnosno trag potiče od prednjeg levog točka jednog vozila, pri čemu je na mestu sudara prelomljen i smaknut udesno. Ovakva analiza traga utiče na promenu Nalaza i mišljenja veštaka, pa i na sudsku presudu. U poslednjem Nalazu i mišljenju koji je rađen je navedeno: "Detaljnomo i uporednom analizom materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno fotografija Fotodokumentacije i oštećenja GOLF-a i AUDI-ja (vidi slike br. 20 i br. 21), nalazimo da trag koji je u uviđajnoj dokumentaciji naveden kao "trag od guma vozila" potiče od prednjeg levog točka GOLF-a. Naime, kako je prednji levi točak GOLF-a "ispao" iz ležišta, pomeren unazad i prednjim delom zakrenut u levu stranu i kako ovaj trag odgovara ovakvom oštećenju GOLF-a i nalazi se u visini mesta sudara, to nalazimo da "trag od guma vozila" potiče od prednjeg levog točka GOLF-a. Prednji levi točak GOLF-a je neposredno pre početka ovog traga ispao iz ležišta, pri čemu se GOLF prednjim levim točkom do zaustavne pozicije kretao po "tragu zanošenja-kočenja vozila GOLF".

Detaljnomo analizom traga koji je u uviđajnoj dokumentaciji naveden kao "trag zanošenja-kočenja lijevog točka vozila AUDI", nalazimo zacrnjenje traga po ivicama koje nastaje u slučaju kada je točak koji ostavlja trag "pritisnut" uz podlogu, tako da se zbog opterećenja srednji deo protektora pneumatika deformiše ka naplatku i ne prijanja iz podlogu kao ivice protektora pneumatika. Uzimajući u obzir oštećenja GOLF-a i AUDI-ja, kao i međusobni položaj mesta sudara i zaustavne pozicije AUDI-ja, nalazimo da prednji levi točak AUDI-ja nakon sudara sa GOLF-om nije mogao ostaviti takav trag.

Detaljnomo analizom traga kočenja GOLF-a, nalazimo da se GOLF nalazio najmanje 0,2 m na svojoj levoj polovini kolovoza u trenutku sudara sa AUDI-jem. GOLF je delovanjem sila u sudaru odbačen ka svojoj desnoj ivici kolovoza, tako da je prednji levi točak dospao na početak traga koji je, na Slici br. 22, označen brojem 7.



Detalj traga kočenja GOLF-a



Slika br. 22

Analizom Slike br. 22 nalazimo da trag kočenja prednjeg levog točka GOLF-a menja oblik i udesno ukoso nastavlja do početka traga označenog brojem 7, tj. trag prednjeg levog točka GOLF-a se u trenutku sudara "lomi" i posle toga nastavlja kao trag br. 7 do zaustavne pozicije GOLF-a.

Mišljenje u Nalazu i mišljenju koji je poslednji rađen po pitanju ovog predmeta je glasilo: "Na osnovu analize svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda, mišljenja smo da je kao posledica upravljanja GOLF-om došlo do prelaska GOLF-a na polovinu kolovoza namenjenu kretanju vozila u smeru AUDI-ja, čime je na putanji AUDI-ja stvorena iznenadna, opasna, pokretna i bliska prepreka, a što bi bio propust vozača GOLF-a uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju.

...

Na strani vozača AUDI-ja, PASSAT-a i REANULT-a nismo našli propuste vezane za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode."

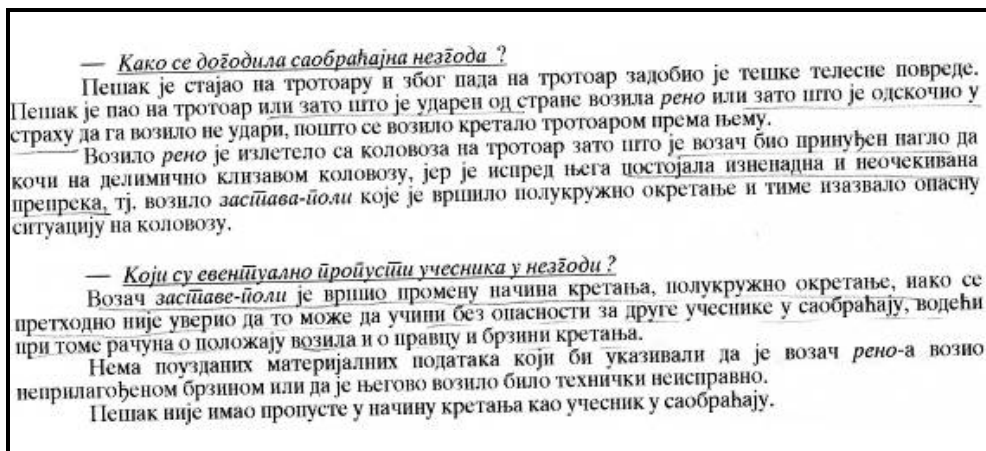
4. IZVOĐENJE DOKAZA SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM NA ZAHTEV SUDA–NADVEŠTAČENJE

Ako Sud ima na raspolaganju više Nalaza i mišljenja veštaka koji nisu saglasni i/ili kada Sudu nisu dovoljno jasni dokazi koji su izvedeni prethodnim veštačenjima, Sud može tražiti nadveštačenje od strane komisije veštaka.

Dosadašnja praksa je pokazala da nadveštačenje može biti saglasno sa nekim od prethodnih nalaza, kao i da može biti suprotno prethodnim nalazima. Nadveštačenjem se mogu utvrditi nove činjenice koje prethodno nisu bile utvrđene. Moguće je i da se nakon nadveštačenja ne mogu pouzdano i precizno utvrditi činjenice na osnovu kojih je moguće utvrditi propuste učesnika nezgode. Nije redak slučaj da se nadveštačenjem ne mogu utvrditi propusti učesnika nezgode, iako su prethodnim veštačenjima navodno utvrđeni propusti učesnika nezgode.

Primer:

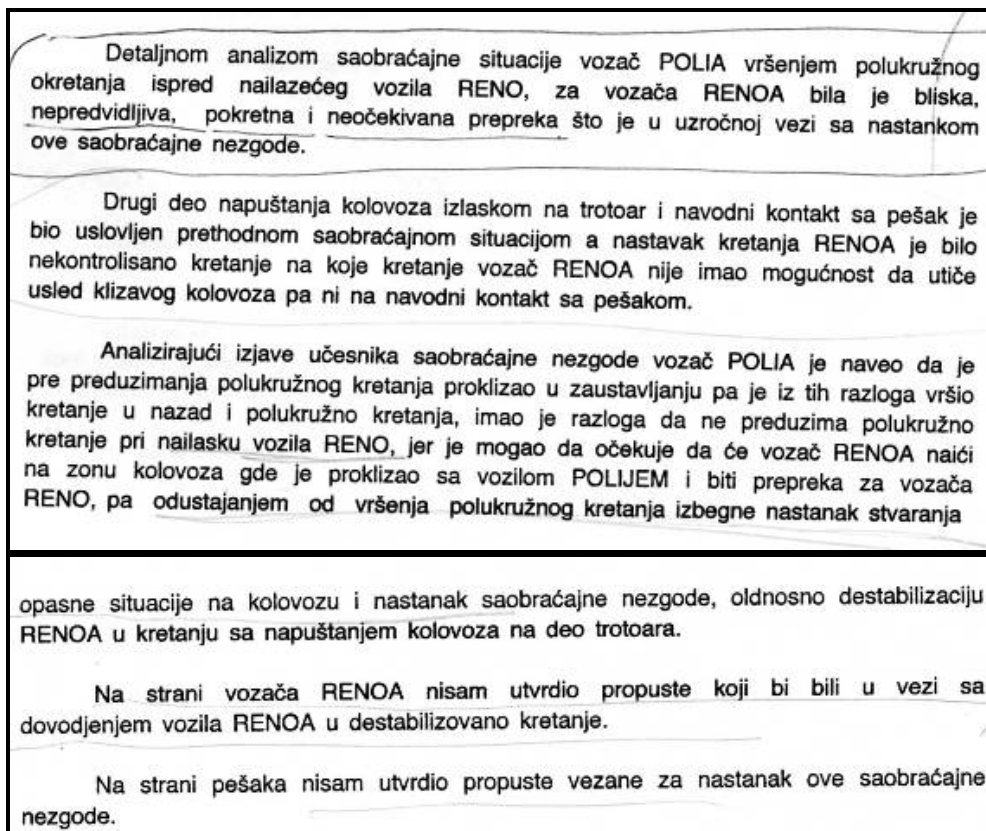
Analizom Spisa, našli smo da u Spisu nema Skice lica mesta, a u Zapisniku o uviđaju nisu fiksirani tragovi saobraćajne nezgode. Zbog toga je saobraćajnu nezgodu moguće analizirati samo na osnovu izjava svedoka. Na vozilima nema oštećenja koja bi poticala od sudara ta dva vozila. Jedno vozilo (POLI) je prema iskazu vozača drugog vozila (RENAULT) preseklo putanju RENAULT-u, zbog čega je RENAULT skrenuo udesno i nakon nailaska na led i zanošenja sleteo na denivelisani trotoar koji se nalazi udesno od desne ivice kolovoza. U ovoj saobraćajnoj nezgodi je navodno povređen pešak koji se nalazio na trotoaru, ali se saobraćajno-tehničkim veštačenjem i analizom iskaza svedoka ne može utvrditi da li je došlo do sudara RENAULT-a i pešaka ili su povrede pešaka nastale kao posledica pada pešaka usled straha.



Slika br. 23

Prema Nalazu i mišljenju jednog od veštaka na strani jednog od učesnika stoje propusti, dok na strani drugog učesnika nisu utvrđeni propusti (vidi Sliku br. 23).

Prema Nalazu i mišljenju drugog veštaka na strani jednog učesnika stoje propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ovesaobraćajne nezgode, dok na strani ostalih učesnika nisu nađeni propusti (vidi Sliku br. 24).



Slika br. 24

U Superveštačenju je navedeno: "Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM nije moguće pouzdano i precizno utvrditi način kretanja ZASTAVE i RENAULT-a neposredno pre sudara kao ni međusobni položaj ZASTAVE i RENAULT-a u trenutku reagovanja vozača RENAULT-a, a što će Sud ceniti na osnovu drugih dokaza.

Na osnovu analize svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda, mišljenja smo da je kao posledica upravljanja RENAULT-om došlo do destabilizacije-zanošenja RENAULT-a, silaska sa kolovoza, prelaska na trotoar i sudara sa pešakom, a što bi bio propust vozača RENAULT-a uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju.

Razlog destabilizacije-zanošenja RENAULT-a, silaska sa kolovoza, prelaska na trotoar i sudara sa pešakom se ne može utvrditi SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM, a mogao je nastati kao posledica pogrešnog manevra, pogrešnog upravljanja i/ili pogrešnog načina vožnje RENAULT-a, pogrešne procene, navodnog reagovanja na način vožnje ZASTAVE, nekog drugog sličnog razloga i/ili posledica nekog subjektivnog razloga koji je van domena SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKOG VEŠTAČENJA, a što će Sud ceniti na osnovu drugih materijalnih elemenata iz Spisa.

Ukoliko je do reagovanja kočenjem od strane vozača RENAULT-a došlo kao posledica izbegavanja sudara sa ZASTAVOM zbog presecanja putanje RENAULT-a od strane ZASTAVE, tada bi na strani vozača ZASTAVE stajali propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode. Naime, pod ovakvim okolnostima vozač ZASTAVE je bio dužan da ustupi prvenstvo u prolazu nailazećem RENAULT-u.

Na Zapisniku o glavnom pretresu od hh.hh.hhhh. godine, vozač RENAULT-a navodi: "...ispred svog vozila uočio sam jedno vozilo koje se zaustavilo na sredini kolovoza...te sam ja tada uočivši to vozilo pokušao da svoje vozilo zaustavim, kočio sam...te je auto nastavio da kliza zanosivši se...Da nisam kočlio došlo bi do sudara sa ovim vozilom, jer nikako nisam imao mesta da ga mimoiđem niti sa leve niti sa desne strane...". Ukoliko je do reagovanja vozača RENAULT-a kočenjem došlo kao posledica izbegavanja sudara sa ZASTAVOM koja bi bila iznenadno zaustavljena na sredini kolovoza (kako to na Zapisniku o glavnom pretresu od hh.hh.hhhh. godine navodi vozač RENAULT-a), tada bi na strani vozača ZASTAVE stajali propusti vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju. Ukoliko bi vozač RENAULT-a imao mogućnost da bezbedno zaustavi RENAULT pre pozicije zaustavljene ZASTAVE, tada bi na strani vozača RENAULT-a stajali propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode.

Detaljnom i uporednom analizom materijalnih elemenata iz Spisa, nismo u mogućnosti da pouzdano i precizno utvrdimo rastojanje sa koga je vozač RENAULT-a mogao da uoči ZASTAVU na svojoj putanji, a što će Sud ceniti na osnovu drugih dokaza. Ukoliko je vozač RENAULT-a imao mogućnost da bezbedno zaustavi RENAULT pre sudara sa ZASTAVOM, tada bi na strani vozača RENAULT-a stajali propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju.

Ukoliko je ZASTAVA ušla u levu saobraćajnu traku u trenutku kada se RENAULT nalazio na udaljenosti manjoj od 43,1 m (pri brzini RENAULT-a u trenutku reagovanja vozača RENAULT-a od 30 km/h), odnosno 110,4 m (pri brzini RENAULT-a u trenutku reagovanja vozača RENAULT-a od 50 km/h), tada bi na strani vozača ZASTAVE stajali propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju.

Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa nije moguće pouzdano i precizno utvrditi da li je pešak povređen u sudaru RENAULT-a i pešaka, a što će Sud ceniti na osnovu drugih dokaza.

Ukoliko je pešak u trenutku sudara RENAULT-a i pešaka stajao na trotoaru, tada na strani pešaka ne bi bilo propusta uzročno vezanih za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju."

5. IZVOĐENJE DOKAZA SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM NA ZAHTEV STRANAKA U POSTUPKU

Ako stranke u postupku nisu zadovoljne Nalazom i mišljenjem veštaka koje je angažovao Sud i/ili ako imaju posebnih razloga za izvođenje novih dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem, mogu angažovati veštake u tom cilju.

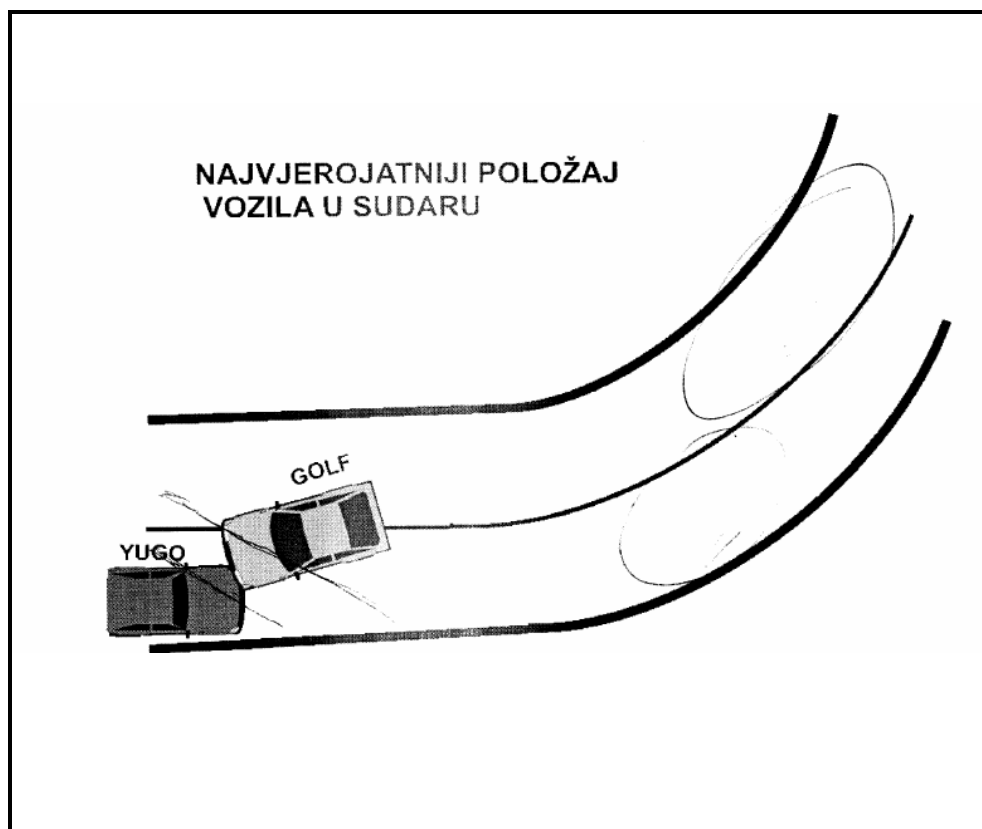
Nije redak slučaj da se izvođenjem dokaza na ovakav način utvrde činjenice koje su od značaja za donošenje presude, i da na ovakav način Sud dođe do dokaza na osnovu kojih može razjasniti uzroke i okolnosti nastanka saobraćajne nezgode i doneti presudu.

Izvođenjem dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem na zahtev stranaka u postupku je moguće utvrditi nove činjenice, koje su suprotne dokazima izvedenim u prethodnim veštačenjima. Uzimajući u obzir dokaze izvedene novim saobraćajno-tehničkim veštačenjem moguće je utvrditi propuste učesnika nezgode koje u prethodnim nalazima nije bilo moguće utvrditi. Ovako utvrđeni propusti mogu uticati na promenu toka sudskog postupka, ishoda presude i vremena trajanja sudskog postupka.

Primer:

U vreme kada je stranka u postupku (osiguravajući zavod) ispostavio zahtev za izvođenjem dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem, okrivljeni (vozač GOLF-a) se već više od dve godine nalazio na izdržavanju zatvorske kazne. Sud nije prihvatio izvođenje dokaza saobraćajno-tehničkim veštačenjem urađenim na zahtev odbrane i doneo je osuđujuću presudu.

Nakon detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, utvrđeno je da se mesto sudara nalazi na desnoj polovini kolovoza (posmatrano u smeru kretanja GOLF-a), a ne na levoj, kako je to utvrđeno saobraćajno-tehničkim veštačenjem na osnovu koga je doneta presuda (vidi Slike br. 25 i br. 27).



Slika br. 25

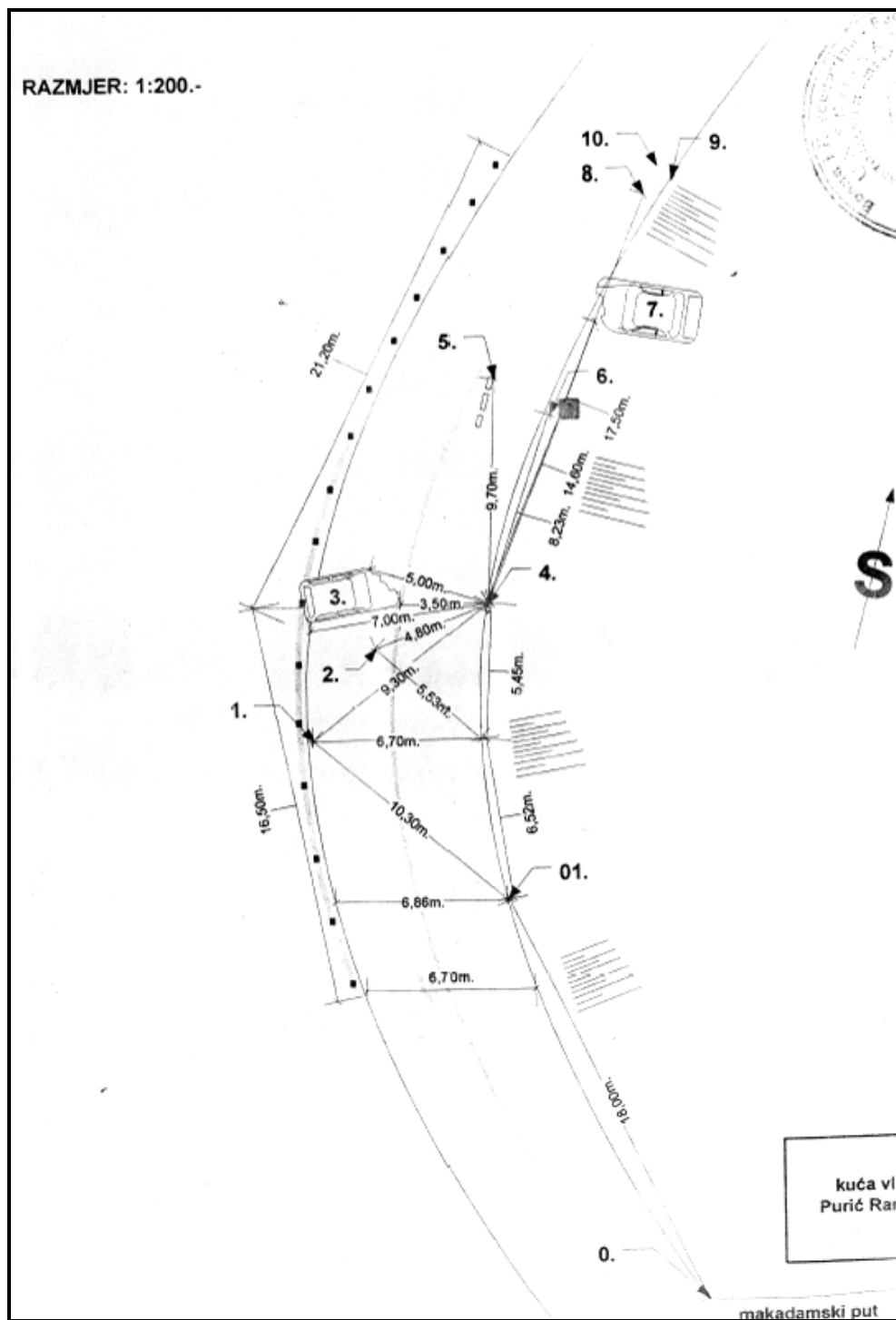
Uporednom analizom Skice lica mesta (vidi Sliku br. 26) i Zapisnika o Uviđaju nalazimo da podaci o nazivu traga br. 5 nisu međusobno saglasni. Naime, prema zapisniku o uviđaju pozicijom br. 5 je označeno "oštećenje u kolovozu", dok je prema Skici lica mesta pozicijom br. 5 označen trag kočenja koji se nalazi na desnoj polovini kolovoza, na 9,7 m od PFT (Pozicija br. 5 na Skici lica mesta).

GOLF je zatečen van kolovoza čeonim delom uz desnu ivicu kolovoza i okrenut prema kolovozu. Uporednom analizom Skice lica mesta i Zapisnika o Uviđaju nalazimo da podaci o položaju GOLF-a nisu međusobno saglasni. Mereno sa Skice lica mesta koja je u razmeri $R = 1:200$ prednji levi čošak GOLF-a je zatečen na 12,3 m od PFT (Pozicija br. 7 na Skici lica mesta), dok je prema Zapisniku o Uviđaju GOLF udaljen od PFT 17,6 m.

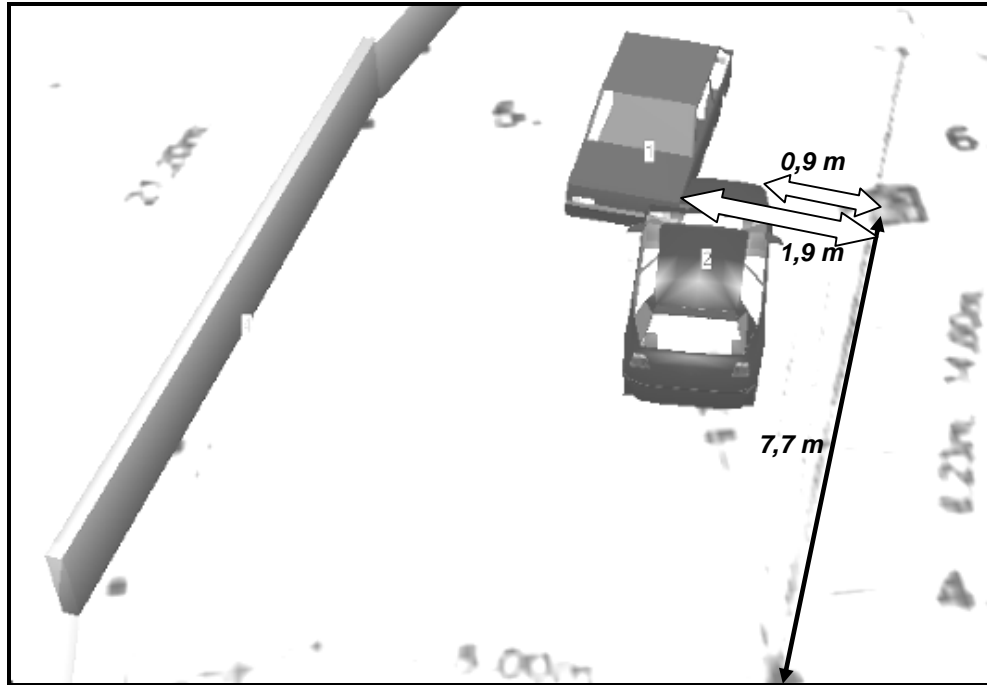
Na osnovu detaljne analize rasporeda zatečenih tragova, a imajući u vidu međusobni položaj GOLF-a i YUGA u trenutku sudara, kao i zaustavne pozicije, to bi mesto sudara GOLF-a i YUGA bilo između zaustavnih pozicija GOLF-a i YUGA tj. približno u visini pozicije tragova kočenja (Pozicija br. 5 na Skici lica mesta).

Ako bi zatečeni tragovi kočenja (Pozicija br. 5 na Skici lica mesta) poticali iz ove nezgode, tada bi ovi tragovi kočenja mogli poticati ili od levih točkova YUGA, ili od levih točkova GOLF-a. Naime, YUGO s obzirom na međusobni položaj u trenutku sudara ne bi mogao dospeti u zaustavni položaj ako bi tragovi kočenja poticali od desnih točkova GOLF-a, a takođe bi tada moralo doći i do oštećenja (eventualnog probijanja) metalne zaštitne ograde na putu YUGA od sudara do zaustavljanja.

Primenom programa PC Crash, mesto sudara GOLF-a i YUGA, bi bilo 7,7 m posle PFT, pri čemu bi GOLF prednjim desnim čoškom bio ulevo od desne ivice kolovoza za 0,9 m, dok bi YUGO prednjim levim čoškom bio ulevo od desne ivice kolovoza za 1,9 m (vidi Sliku br. 27).



Slika br. 26



Slika br. 27

U Mišljenju veštaka je navedeno: "Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda, a imajući u vidu poziciju YUGA u trenutku sudara u kojoj se prednji levi čošak YUGA nalazio na 1,9 m ulevo od desne ivice kolovoza, (tj. za oko 1,5 m na levoj saobraćajnoj traci), mišljenja smo da je prelaskom YUGA na svoju levu polovinu kolovoza, ispred i u blizini nailazećeg GOLF-a na putanji GOLF-a bila stvorena iznenadna, opasna, bliska i pokretna prepreka, a što je propust vozača YUGA uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju.

Razlog prelaska YUGA na svoju levu polovinu kolovoza se ne može utvrditi saobraćajno tehničkim veštačenjem, a po našem mišljenju bi mogao biti posledica nepažnje, pogrešnog manevra, pogrešne procene, nekog drugog razloga koji je van domena saobraćajno tehničkog veštačenja i/ili kao posledica dejstva više razloga istovremeno.

Imajući u vidu nastanak nezgode koji je bio posledica prelaska YUGA na svoju levu polovinu kolovoza, kao i poziciju GOLF-a na svojoj desnoj polovini kolovoza (u trenutku sudara se prednji desni čošak GOLF-a nalazio na 0,9 m ulevo od desne ivice kolovoza), na strani vozača GOLF-a nismo našli propuste vezane za nastanak ove nezgode."

6. ZNAČAJ NALAZA I MIŠLJENJA VEŠTAKA PRI DONOŠENJU PRESUDE

Pri donošenju presude, Sud ceni sve dokaze koji su izvedeni tokom sudskog procesa i na osnovu toga donosi presudu (odluku). Sud ceni valjanost izvedenih dokaza, pa na osnovu toga neke od izvedenih dokaza može da prihvati ili ih može odbaciti. Imajući to u vidu Sud ceni i valjanost dokaza izvedenih saobraćajno-tehničkim veštačenjem.

Retki su primeri u kojima je sudska presuda suprotna dokazima izvedenim saobraćajno-tehničkim veštačenjem. Takva presuda može biti poništena od strane višeg Suda i ponovo vraćena na suđenje nižem Sudu. Pod ovakvim okolnostima zadatak nižeg Suda je da razjasni sporne činjenice na osnovu kojih je doneta prethodna presuda nižeg Suda.

Praksa je pokazala da presuda prvostepenog Suda, ukoliko je veće uporno, može biti potvrđena iako je presuda suprotna materijalnim dokazima koji su obrazloženi Nalazima i mišljenjima veštaka.

Primer:

Saobraćajna nezgoda se dogodila na četvorokrakoj raskrsnici na kojoj u vreme nezgode nije postojala vertikalna saobraćajna signalizacija.

Teretno vozilo je bilo voženo magistralnim putem. Kolovoz magistralnog puta je središnjom neisprekidanom linijom podeljen na dve saobraćajne trake. Središnjom neisprekidanom linijom je teretnom vozilu bio zabranjen prelazak na svoju levu polovinu kolovoza. Kako na raskrsnici nije postojala vertikalna saobraćajna signalizacija, to je prvenstvo u prolazu na posmatranoj raskrsnici bilo regulisano pravilom desne strane. Teretno vozilo je putničkom automobilu dolazilo sa desne strane, pa je putnički automobil bio dužan da ustupi prvenstvo u prolazu teretnom vozilu. Putnički automobil se u trenutku sudara nalazio u levoj saobraćajnoj traci kolovoza kojim se kretalo teretno vozilo, i to čeonim delom na 0,6 m ulevo od središnje linije, a što je utvrđeno na osnovu materijalnih tragova fiksiranih uviđajnom dokumentacijom.

Teretno vozilo se u trenutku sudara levim bokom nalazilo na 0,8 m na svojoj levoj polovini kolovoza, a što je saglasno u svim Nalazima i mišljenjima veštaka (bilo je tri Nalaza i mišljenja veštaka).

U uviđajnoj dokumentaciji je fiksiran i trag koji je poticao od desnih točkova teretnog vozila (vidi Sliku br. 28).

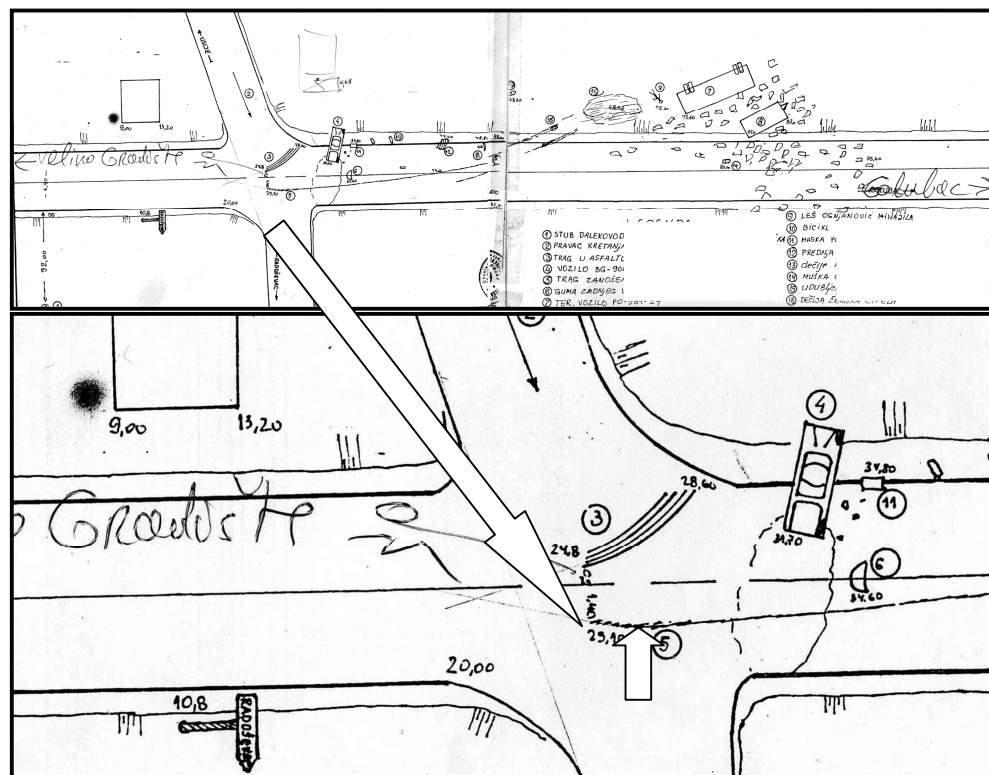
Prema izjavi oštećenog-svedoka (putnika iz teretnog vozila), putnički automobil se u trenutku sudara nalazio na desnoj polovini kolovoza (posmatrano u smeru kretanja teretnog vozila), pa se prema izjavi svedoka teretno vozilo u trenutku sudara levim točkovima nalazilo u visini traga koji je, prema Nalazu i mišljenju veštaka, poticao od desnih točkova teretnog vozila.

Izjava svedoka je bila suprotna materijalnim elementima iz Spisa, odnosno tragovima ove saobraćajne nezgode. Ako bi se mesto sudara nalazilo na desnoj polovini kolovoza kojom je voženo teretno vozilo, i ako bi trag od točkova teretnog vozila poticao od levih točkova teretnog vozila, tada svi ostali tragovi ne bi poticali iz ove saobraćajne nezgode. Pod ovakvim okolnostima ne bi bilo moguće da vozila od mesta sudara po tragovima dođu do zaustavnih pozicija.

Prvostepeni Sud nije prihvatio dokaze izvedene saobraćajno-tehničkim veštačenjem i prihvatio je da je do sudara došlo na desnoj polovini kolovoza, što je saglasno navodima putnika u teretnom vozilu.

Prvostepeni Sud je doneo osuđujuću presudu koja je od strane Okružnog Suda potvrđena, a od strane Vrhovnog Suda poništena. Predmet je vraćen prvostepenom Sudu na ponovno suđenje.

Nakon 17 godina od saobraćajne nezgode, vozač putničkog automobila, na čijoj strani veštaci saobraćajno-tehničke struke nisu našli propuste, je upućen na izdržavanje kazne zatvora.



Slika br. 28

U radu je prikazan uticaj saobraćajno-tehničkog veštačenja na sudske postupke kroz različite primere iz prakse. Primeri pokazuju da različiti veštaci mogu dati različite Nalaze i mišljenja po istom predmetu.

U zavisnosti od odluke Suda koji od Nalaza i mišljenja će prihvatiti zavisi i sudska presuda. U zavisnosti od toga u kom delu postupka će se izvoditi dokazi saobraćajno-tehničkim veštačenjem (pod uslovom da je veštak dao kvalitetan Nalaz i mišljenje) zavisi i podizanje valjane optužnice i dalje vođenje i ishod sudskog postupka.

Primeri pokazuju da i pored materijalnih dokaza koji su utvrđeni i objašnjeni u više međusobno saglasnih Nalaza i mišljenja, Sud može da pokloni veru svedoku i na osnovu toga donese presudu.

LITERATURA

- [1.] Vujanić, M.: Definisanje metodologije izrade vremensko-prostorne analize saobraćajne nezgode tipa pešak-automobil sa posebnim osvrtom na nezgode ovog tipa u uslovima slobodnog i normalnog toka u zoni stajališta JMP-a, magistarski rad, Beograd 1983.
- [2.] III Jugoslovensko savetovanje o saobraćajno tehničkom veštačenju, Zbornik radova, Beograd 1989.
- [3.] Dragač, R. i M. Vujanić,: Bezbednost saobraćaja II deo, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd, 2002.
- [4.] Dragač, R., 2000. BEZBEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA III DEO, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd
- [5.] Kostić, S,: Tehnike bezbednosti i kontrole saobraćaja, Univerzitet u Novom Sadu – Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad 2002.
- [6.] Službeni list Srbije i Crne Gore, 2003. Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima, dvadesetdrugo izdanje, Službeni list Srbije i Crne Gore, Beograd
- [7.] Ekspertize saobraćajnih nezgoda, Institut Saobraćajnog fakulteta u Beogradu