

ОПАСНА СИТУАЦИЈА У САОБРАЋАЈУ КОД КРИВИЧНИХ ДЕЛА УГРОЖАВАЊА ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА, ПОТРЕБА ДЕФИНИЦИЈЕ СА КРИВИЧНО-ПРАВНОГ АСПЕКТА И СЛОЖЕНЕ САОБРАЋАЈНЕ СИТУАЦИЈЕ

DANEROUS SITUATION IN TRAFFIC IN CRIMINAL ACTS CONCERNING ENDANGERING PUBLIC TRAFFIC, THE NEED TO DEFINE IT FROM CRIMINAL-LEGAL ASPECT AND COMPLEX TRAFFIC SITUATIONS

Драган Радосављевић¹

X Симпозијум
"Анализа сложених саобраћајних незгода
и преваре у осигурању"

Резиме: У правној науци и судској пракси није придавана адекватна пажња дефинисању опасне ситуације, са правног аспекта па се тек скоро појавила потреба да се том питању посвети посебна пажња. Да би се друштво заштитило од последица саобраћаја постављена су стриктна правила понашања у саобраћају, кроз законску регулативу (код нас кроз Кривични законик и ЗОБС), а за непоштовање тих правила, и санкције. Тако су правила прешла на ПРАВНИ терен уз многобројне судске и прекрајне поступке. У нашем позитивном кривичном законодавству постоји кривично дело под називом Угрожавање јавног саобраћаја (чл. 289 Кривичног законика Републике Србије).

Анализирајући наведени текст законика, једноставно је закључити да је ОПАСНА ситуација у саобраћају централни део тог текста и да на њему, правно почива један од основних елемената кривичног дела, противправност и незаобилазно кључно питање: Шта је то опасна ситуација у саобраћају, и када она настаје? Одговор на то питање мора да буде правне природе или без саобраћајно-техничког вештачења, то питање не би могло бити разјашњено.

¹ Адв. Драган Радосављевић, Велика Плана, pandad@eunet.rs

1. УВОД

У правној науци и судској пракси није придавана адекватна пажња дефинисању опасне ситуације, са правног аспекта.

Развој саобраћаја, пораст броја возила, повећање брзине возила и др. допринели су са једне стране општем развоју друштва, али, истовремено повећању ОПАСНОСТИ у саобраћају, па се јавила потреба да се том питању посвети посебна пажња.

Циљ је био, уочавање проблема који доведе до опасне ситуације и смањење тих узрока.

Смањење броја саобраћајних незгода, а тиме и губитак живота људи привремених или трајних последица незгода у виду телесних повреда, инвалидитета и материјалних како на возилима и на другим објектима, тако и нематеријалним штетама кроз одсуства са посла, бањска и друга лечења и социјална давања друштва у санирању тих последица, постао је један од приоритета сваког друштва.

Да би се друштво заштитило од последица моторизације постављена су стриктна правила понашања учесника у саобраћају, кроз законску регулативу (код нас кроз Кривични законик и ЗОБС), а за непоштовање тих правила, и санкције.

На тај начин, та правила су и званично прешла на ПРАВНИ терен. То је за последицу имало судске и прекршајне поступке према лицима која та правила нису поштовала.

Тако и у нашем позитивном кривичном законодавству постоји кривично дело које се тиче безбедности саобраћаја под називом Угрожавање јавног саобраћаја, нумерисано под чл. 289 Кривичног законика Републике Србије, чији текст се даје у прилогу.

Такође постоји и одредба тежих облика овог кривичног дела, за које су запрећене тешке казне.

Угрожавање јавног саобраћаја

Члан 289.

- (1) Учесник у саобраћају на путевима који се не придржава саобраћајних прописа и тиме тако угрози јавни саобраћај да доведе у опасност живот или тело људи или имовину већег обима, па услед тога код другог наступа лака телесна повреда или проузрокује имовинску штету која прелази износ од двеста хиљада динара, казниће се затвором до три године.

Анализирајући наведени текст законика, једноставно је закључити да је ОПАСНА ситуација у саобраћају централни део тог текста и да на њему, правно почива један од основних елемента кривичног дела, противправност.

Противправност се овде састоји, не у радњи извршења, већ у радњи пропуштања (непридржавања саобраћајних прописа).

Ова противправност доводи до опасне ситуације у саобраћају, која обично резултира саобраћајном незгодом.

Самим тим, намеће се незаобилазно и кључно питање: Шта је то опасна ситуација у саобраћају, и када она настаје?

Коначни одговор на то питање мора да буде правне природе, али да би се до њега дошло потребно је у судском поступку провести доказе. У том смислу врши се увиђај незгоде, (прибавља фотолаборат и скица лица места исте, приступа се техничком прегледу возила, врши се обдукција настрадалог, или прибављање доказа о врсти повреда или оштећења материјалних добара, приступа се испитивању осумњиченог и сведока очевидаца, врло често се наређује вештачење које треба да обавити веш-

так судске медицине са задатком утврђивања положаја учесника незгоде (судар возила-пешак) у моменту судара и правцу деловања сила, прибавља се налаз вештака, неуропсихијатра, о степену алкохолисаности учесника незгоде и степену штетног дејства алкохола у сагледавању опасне ситуације и реаговању на њу и др.).

Међутим, све то није довољно за утврђивање узрока настанка, тока и могућности спречавања саобраћајне незгоде, јер се на основу претходног доказа не могу утврдити брзине кретања учесника, место судара, време и опасност од судара, растојање са којег је учесник реаговао (или уопште није реаговао) на препреку, као ни позиције учесника у моменту стварања опасне ситуације.

Да нема саобраћајно-техничког вештачења, ништа од претходног не би могло бити разјашњено.

При наведеном редоследу прикупљања доказа приступа се саобраћајно-техничком вештачењу како би се разјасниле одлучне чињенице о могућим узроцима настанка незгоде, и могућностима да иста, евентуално буде спречена.

Због тога, пре него што се пређе на правни терен, оцена разних саобраћајно-техничких ситуација, па и ОПАСНЕ СИТУАЦИЈЕ, неминовно залази на терен разматрања и анализе саобраћајно-техничког вештака, који ће га при примени правилних поступака и метода одвести правилним, сигурим и поузданим закључцима о моменту Опасне ситуације, међусобним положајима учесника у њој, начину и режиму кретања учесника, евентуално предузетим заштитним мерама у циљу спречавања конфликтне ситуације или изласка из ње а у најгорој ситуацији, међусобном положају учесника, брзинама и сл. у њој.

Тек када саобраћајно-техничко вештачење буде окончано ствар поново прелази на правни терен у оквиру кога суд оцењује садржину и исход проведеног вештачења, те у колико на исто нема примедби, може да донесе пресуду која у каснијем току поступка може да опстане.

Али, пре него сто смо поново прешли на правни терен, требамо се за тренутак задржати на могућим аспектима посматрања опасне ситуације од стране вештака датим са саобраћајно-техничког посматрања саобраћајне ситуације.

У том смислу присутна је једна теза по којој произилази да је оцена вештака саобраћајне струке, дате са саобраћајно-техничког аспекта, субјективна оцена случаја, укључујући и став око опасне ситуације.

Заговорници ове тезе, бране исту чињеницу да ниједна саобраћајна незгода није идентична, те да је субјективна процена вештака, неминовност.

Друга теза гласи да се оцена опасне ситуације даје на основу саобраћајно-техничких дефиниција о њој, која гласи: „Опасна ситуација је саобраћајна ситуација која захтева реаговање бар једног учесника, у циљу избегавања незгоде“².

Овако изложена дефиниција опасне ситуације са саобраћајно-техничког аспекта је убедљива, садржајна и кратка и довољна вештаку за анализу саобраћајне незгоде, и опасне ситуације, јер има исто полазиште за све, и искључује могућност да би по проведеној анализи незгоде, при идентичним ситуацијама, исходи били дијаметрално супротни (што претходна теза не гарантује).

Враћајући се поново на правни терен, немогуће је, не приметити, да је саобраћајно-техничко вештачење у суштини централни доказ при решавању узрока настанка, тока и могућности спречавања саобраћајне незгоде, ма да се, очито, избегава да се то и јавно изнесе.

² Вујанић М. Магистарски рад 1983. година.

У неким пресудама некадашњег Врховног суда Србије (објављене чак и у зборнику судске праксе), то се негира, наводећи да је то само „један од доказа“.

Овакав став да то није једини доказ, није споран, али је спорно питање да ли би се без проведеног саобраћајно-техничког вештачења могло уопште утврдити шта је на пр. узроковало излетање возила са коловоза и сл. Наравно да не би. Због тога, без непотребне резервисаности према овом доказу, треба истаћи његов прави значај, поготову што и законодавац наводи да се вештачење проводи ради утврђивања не-ке важне чињенице.

Стиче се утисак да се непризнавање важности саобраћајно-техничког вештачења повезује са умањењем значаја да суд доноси коначну одлуку о одређеној правној ствари, али за таквом резервом у ставу саобраћајног вештачења нема потребе јер је ЗКП-ом прописано да суд може тражити од вештака додатно објашњење, може наложити ново вештачење, одредити усаглашавање вештака, са мишљењем уколико задире у правни став, није ни „важан“.

Конечно ЗКП-ом је утврђено да суд цени сваки доказ понаособ и у њиховој међусобној повезаности стим што је уведена и новина да се у случају сумње ствар или доказ има тумачити као да је то повољније по окривљеног. Примена овог става тек ће у пракси бити на провери, када је у питању и саобраћајно-техничко вештачење.

Пошто смо још увек на правном терену, а изложена је дефиниција опасне ситуације са саобраћајно-техничког аспекта дошли смо до момента када треба са ПРАВНОГ аспекта да се дефинишу опасне ситуације у саобраћају.

Када је назначено да се опасна ситуација има дефинисати то јасно казује полазиши став аутора да ће се покушати доћи до дефиниције опасне ситуације.

Да би се дошло до дефиниције, мора се поћи од тога да иста мора задовољити одређене и јасне критеријуме.

Обзиром на безброј настанка опасних ситуација, поставља се питање. Које критеријуме мора да садржи дефиниција опасне ситуације?

Два основна критеријума за то :

1. Да буде доволно ШИРОКА, да начелно обухвати све могуће саобраћајне ситуације у пракси.
2. Да буде применљива на сваки конкретан случај у пракси.

Уколико није задовољен први критеријум (ШИРИНА), онда то и није дефиниција, па било о којој појави да се ради. Ту dakле мора све да буде обухваћено, начелно, свака ситуација. У противном дефиниције и нема.

Други критеријум произилази из првог. Он пружа неопходну применљивост у пракси, првог критеријума. Уколико је други критеријум неприменљив, то недвосмислено значи да први критеријум „није добар“, односно да услов примене првог критеријума није коректно и правилно дефинисан.

Како допунски критеријум за дефинисање опасне ситуације у саобраћају, је тај да се дефиниција опасне ситуације мора засновати на непроменљивим ПОДКРИТЕРИЈУМИМА.

Ако смо већ претходно решили, поставља се питање како би гласила дефиниција опасне ситуације у саобраћају и на којим подкритеријумима би се она морала засновати.

Дефиниција опасне ситуације:

ОПАСНА СИТУАЦИЈА ЈЕ НЕПРОПИСАН И УГРОЖАВАЈУЋИ САОБРАЋАЈНИ ТОК, НАСТАО ОД СТРАНЕ ЈЕДНОГ, ДВА ИЛИ ВИШЕ УЧЕСНИКА, КОЈИ УКОЛИКО СЕ У ДОВОЉНОЈ МЕРИ НЕ ПРОМЕНИЛИ ЗАУСТАВИ, ДОВОДИ ДО САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ КОЈА ЗА ПОСЛЕДИЦУ ИМА НАСТАНАК ТЕЛЕСНИХ ПОВРЕДА УЧЕСНИКА ИЛИ МАТЕРИЈАЛНЕ ШТЕТЕ КОЈА ПРЕЛАЗИ ИZNОС ОД 200.000 ДИНАРА.

Подкритеријуми (услови) на којима се она заснива:

1. Да ли је понашање учесника непрописно?
2. Да ли је угрожавајући ток конкретан?
3. Да ли је угрожавајући ток непосредан, односно да ли је учеснику остало мало времена на располагању да реагује на препеку, од момента њеног уочавања или могућности да је реално уочи?
4. Да је препека блиска, односно да је просторна дистанца мала између учесника и препеке, или два учесника, под условом из претходне тачке.
5. Да је опасна ситуација изненадна.
6. Да је узрочна веза између пропуштања прописаног понашања учесника незгоде и настале последице скриљена.
7. Да настала последица има своје одржавање кроз физичке повреде лица или материјалну штету од преко 200.000 динара

Пошто се ради о оваквој поставци разматрања и дефинисања опасне ситуације, нујно се је задржати на детаљнијем објашњавању подкритеријума на којима почива опасна саобраћајна ситуација. Ово ради тога што би таква објашњења бацила праву светлост и јасно осветлила нужност, значај и садржини изнесених стандарда.

Ради тога пођимо утврђеним редоследом који није случајно представљен, већ је резултат значаја поједињих стандарда и њихове међусобне повезаности, што ће се најбоље видети кроз анализу истих путем практичне примене тих стандарда, кроз разне саобраћајне опасне ситуације, која ће касније уследити.

1. Понашање учесника мора да је **непрописно**. Увођење овог стандарда има за циљ да се обухвате СВЕ ситуације које су противне одредбама ЗОБС-а, а не само појединачне.

ЗОБС предвиђа многобројне норме понашања учесника у саобраћају, од правилног кретања возила по путу, брзине, бочног растојања од ивице коловоза и приликом мимоилажења возила, даљину слеђења, могућност безбедног претицања, обавезама приликом приласка аутобуском стајалишту за време док аутобус стоји ради примања путника, обавезу понашања возача приликом приближавања обележеном пешачком прелазу, и многе друге обавезе.

Набрајањем само неких, а изостављањем свих осталих обавеза учесника у саобраћају које могу створити опасну ситуацију неминовно води непотпуности сагледавања и оцене опасне саобраћајне ситуације из разних углова посматрања (на пр. не постављање или погрешно постављање знака обавештења насеља са знаком изричитех наредби о ограничењу брзине и сл.), а што може имати за последицу да возач буде погрешно обавештен о режиму кретања на одређеном делу пута, и не преузме мере којима ће избећи опасну саобраћајну ситуацију.

Тиме возач, без своје воље, већ пропустима других може бити доведен у незгодну саобраћајну ситуацију, коју у појединим случајевима, није објективно у могућности да реши.

Ако се томе дода и питање начела поверења у саобраћај,^{3,4}, возач који се придржава саобраћајних прописа није дужан да предвиђа непрописно понашање других учесника у саобраћају. Тиме значај изложеног првог стандарда постаје још већи.

³ Вујанић М. Начело поверења ... Врњачка Бања 2009. г.

⁴ Радосављевић Драган : Упоредни приказ ... Аранђеловац 1996. г

Угрожавајући саобраћајни ток мора да буде **конкретан**. Суштина овог стандарда се састоји у томе, што је само конкретна саобраћајна ситуација елемент кривичног дела. За разлику од тога, апстрактна опасност представља само прекршај.

На пример, уколико је возач прекршио брзину кретања на путу, а никога није конкретно угрозио, одговараће само за прекршај, због тога што се није придржавао прописане брзине. Овде видимо да је овај стандард испреплетан са првим стандардом, непрописношћу, као носиоцем свих стандарда.

2. Угрожавајући саобраћајни ток мора да је **непосредан**. То значи да је учеснику остало МАЛО ВРЕМЕНА на располагању да реагује на препреку од њеног уочавања при неправилном понашању, или могућности да такву препреку може уопште да уочи. Колико ће то време бити, фактичко је питање и одговор на исто треба да буде резултат проведене анализе од стране вештака саобраћајне струке.

Потреба на потенцирању овог услова је нужност, јер она онемогућава да се свака саобраћајна ситуација може сматрати опасном.

У том смисли даће се три различита примера.

ПРВА СИТУАЦИЈА: Не може се сматрати непосредним угрожавајућим током која 2 часа претходи незгоди, а да не говоримо о некој дужој временској дистанци. Разлог за то је тај што на 2 часа пре незгоде (зависно од брзине кретања) могу бити у односу на место судара и у другим државама зависно од брзине кретања (на пр. један у Мађарској, други у Србији).

Насупрот томе погрешно би било везивати непосредност искључиво за неко кратко време (једна-две секунде), јер су могуће ситуације где непрописно понашање једног или оба учесника траје знатно дуже, што је чест случај код непрописног претицања возила. У таквој ситуацији возачи троше за намеравану радњу знатно више времена од 1-2 секунде, па опасна ситуација траје знатно дуже.

ДРУГА СИТУАЦИЈА: Уколико нпр. Возач уочи пешака на 100 метара испред свог возила да се нестабилно креће, а поготово са тенденцијом залажења у путању кретања возила, а након тога још драстичније да скрене ка возилу и не заустави се до контакта, опасна ситуација може настати већ при првом уочавању таквог понашања учесника, а не при задњем, коначном скретању ка возилу, на кратком растојању од њега.

ТРЕЋА СИТУАЦИЈА: Возило се креће по коловозу прекривено снегом својом саобраћајном траком, а пешак у истом смеру својом левом саобраћајном траком. Бочни размак између та 2 учесника је најмање 1 метар. Пешак се креће читаво време стабилно и праволинијски, не показујући намеру да ће променити режим свог кретања. Ноћни су услови вожње, и пешак може да уочи дуга светла наилазећег возила јер оно осветљава не само њега (на 50-60 метара од возила) већ и простор ИСПРЕД њега и то на 40-50 метара (ако се узме да светлосни сноп дугих светала осветљава простор од 100 м испред возила). Пешак након праволинијског кретања на кратком растојању од око петнаестак метара од возила нагло скрене удесно у намери да пређе коловоз, при чему дође до контакта са возилом, уз наступајуће последице.

У том случају, аналитичким путем вештак може утврдити да је пешак од почетка промене свог ранијег режима кретања па до судара утрошио веома мало времена, а зависно од брзине његовог кретања (1-1,5 секунди), те се може закључити да је опасна ситуација настала НЕПОСРЕДНО пре судара, односно да је тек тада почeo угрожавајући ток.

Овај стандард везан је за стандард непрописношћу, као што је већ напоменуто, но сиоцем свих даљих стандарда, јер је очигледно да се пешак скрећући удесно према возилу, а не пропуштајући претходно исто кога је по долазећим дугим светлима могао да види, а по звуку мотора и да чује (јер других учесника није било), кретао не-прописно.

3. **Близост (близина) препреке**, као услов угрожавајућег саобраћајног тока.

Овај стандард је такође резултат проверене анализе вештака саобраћајно-техничке струке, добијене из времена и брзине учесника, обично захтева предузимање оштрих мера возача или другог учесника у циљу избегавања незгоде, зависно од утврђене близине, а по правилу што је препрека ближа, захтеви за предузимање заштитних мера су неопходнији.

Примери за то дати су и просторно приликом објашњења услова непосредности препреке, с тим што се овде ради о делу просторне анализе проведене од стране вештака, односно одређивања растојања учесника како у моменту њиховог међусобног уочавања или могућности да буду уочени, тако и услова при којима би саобраћајна незгода могла бити избегнута.

4. **Изненадност** препреке.

Учесник може из потпуно прописног кретања, у прилазу месту незгоде да драстично промени режим свог понашања, на малој временској дистанци и малом растојању до пристизајућег возила, и да створи препреку за возача, која за њега представља изненађење обзиром на претходно понашање учесника, па да и поред предузетих мера не успе да спречи конфликт са другим учесником.

Из напред наведеног објашњења, уочљиво је да постоји међусобна повезаност свих претходно изложених стандарда (непрописност, конкретност, непосредност, близина, са могућим фактором (стандардом) изненадност, тако да би његово изостављање било неоправдано.

5. **Скривљеност** узрокне везе између пропуштања прописног понашања учесника и настале незгоде.

Ово је искључиво право питање, и о њему коначну реч доноси суд.

Међутим за коначну одлуку суда најчешће је неопходан претходни став вештака саобраћајно-техничке струке, јер за случај да возач и није имао техничку могућност да спречи судар, суд би поставио питање, под којим условима би то било могуће. Одговор на то питање је опет резултат проведене анализе вештака, при раније утврђеним параметрима, при којима се претходно проводила анализа.

Овај стандард је уведен да би се показала испреплетаност саобраћајно-техничког и правног аспекта разматрања опасне ситуације, а са друге стране, да би се показала међусобна повезаност и неодвојивост самих стандарда, при разматрању суда о моменту настанка опасне ситуације.

За овако комплексно разматрање ове теме, не треба испустити из вида ни чињеницу да је оцена настанка саобраћајне ситуације (најчешће ситуација која је предходила незгоди) таква да захтева и специфична знања учесника поступка (тужиоца, судије, адвоката)⁵, о чему су још 1996. године донети закључци, али се до сада таквој врсти едукација није приступило.

⁵ Радосављевић Драган : Упоредни приказ ... Аранђеловац 1996. г

Од специјализације у овој области не треба бежати, јер је специјализација показала своје добре и у здравству (лекари специјалисти) и у школству (сваку професор пре-даје „свој“ предмет) а у задње време и у новинарству (истраживачко новинарство)⁶ и др. па нема разлога да се то и у правосуђу не уради.

6. Задњи стандард би био **последица** проистекла из опасне ситуације, судара а која се одражава кроз физичке повреде, смрт лица или уништења материјалних добара и вредности преко 200.000 динара.

Ово је елемент кривичног дела и утврђује се класичним доказним средствима, лекарским уверењем о врсти и тежини повреде, умрлицом, записником о увиђаји и обдукционим записником, када је незгода резултирала смртним исходом, и записником о процени висине штете на возилу или другом објекту.

Ово је уведено као стандард, јер је елеменат кривичног дела, проистекао из опасне ситуације.

Да нема оваквих последица радио би се о кривичном делу.

Пошто су размотрени сви напред наведени стандарди, потребно је дефиницију за-сновану на њима проверити кроз још неке конкретне примере.

Ради тога узећемо једну сложену саобраћајну ситуацију.

Примера ради, коловоз се састоји од три (3) траке, две воде у једном смеру а једна у другом. Возило се креће левом траком, прописаном брзином, а пешак нормалног до-ба старости и у режиму је нормалном.

Пешак започиње прелазак коловоза на великој удаљености од возила и прелази ко-ловоз не мењајући свој начин кретања пре доспевања возила до њега.

Има ли ту опасне ситуације?

Нема, јер није задовољен стандард наступања последица. Кад нема тога нема ни кривичног дела.

– **Друга ситуација:** Пешак са исте позиције, са десне стране тротоара започиње прелазак коловоза, долази до разделне прве и друге траке и ту стаје. Возило се кре-ће левом траком Има ли ту опасне ситуације?

Нема, јер пешак не излази на путању кретања возила. При таквој ситуацији, ако пе-шак остане на својој позицији, а возач при својој путањи кретања, има ли удеса? Не-ма, јер ни при таквим задржаним позицијама учесника нема незгоде. Ни ту није за-довољен стандард наступања последице.

– **Трећа ситуација:** Пешак са исте позиције се кораком уназад враћа и стаје. Возило наставља да се креће левом траком. Има ли ту опасне ситуације? Нема, јер на та-квим задржаним позицијама учесника нема незгоде. Јер ни ту није задовољен стан-дард наступања последице.

– **Четврта ситуација :** Пешак са исте позиције, када му је возило већ близу, доноси одлуку да ипак пређе преко коловоза. Има ли ту опасне ситуације? Сада свакако има јер због близине возила прети опасност да пешак уђе у путању кретања возила и да дође до судара. Овде је задовољен стандард близине (близина учесника) и изне-надност препреке. Такође је задовољен стандард конкретности, непосредности? (пе-шак мало времена до заласка у путању кретања возила. Дошло би до судара, задово-љен је стандард наступања последице. Дакле, овде су сви стандарди задовољени.

⁶ Радна група:

Из напред изнетог произилази да је наведена дефиниција опасне позиције ПРИМЕНЉИВА и на конкретне, и то сложене ситуације што је други изложени циљ дефиниције.

Противници ове дефиниције могу ставити замерку непостојања изненадности када је у четвртој фази кретања, пешак кренуо у прелазак коловоза, наводно, због тога што је пешак и предходно показао неодлучност у прелажењу коловоза, па је возач требао одмах по ступању пешака на коловоз, да возило кочи, иако је било веома далеко од пешака.

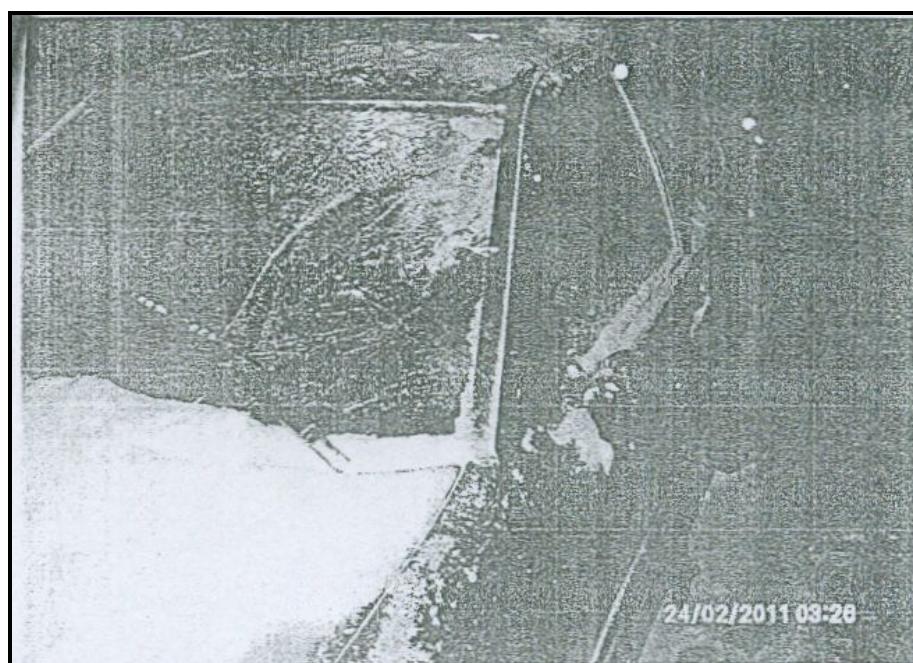
Овакав став није прихватљив, јер није задовољен стандард наступања последице.

Он подсећа на, до краја одгледани филм, где је епилог познат. Овакву ситуацију са филмом, могуће је упоредити са серијом од четири наставка. После завршетка првог наставка, зна ли се какав ће бити други наставак? Тешко али може се ипак нешто претпоставити. Али зна ли се какав ће бити трећи наставак, или коначно, завршетак серије. Сvakако да не. Уколико би се то унапред знало, такву серију нико не би ни гледао. Била би то неуспешна серија.

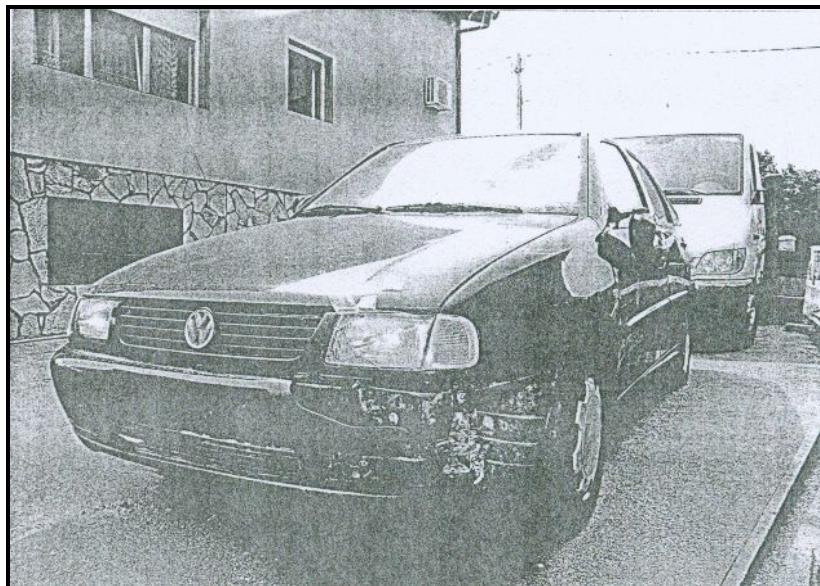
II. Сложене саобраћајне ситуације.

У пракси се могу, мада ређе, догодити саобраћајне ситуације које окончавају наступањем и најтежих последица а које могу бити резултат сложених фактора.

Прва ситуација: Возач на ауто-путу престројава се благовремено да претекне камион, и на путу заузима такав положај да претицање може безбедно да оконча, али му сувозач нехотице у покушају да дохвати ствари са задњег седишта губи равнотежу, другом руком, у покушају да успостави равнотежу хвата се за волан, исти повлачи удесно и услед наглог трзања дестабилизује возило враћајући га у десну страну према камиону, при чему долази до налета на задњи део тог камиона (види слике бр. 1, бр. 2 и бр. 3).



Слика бр. 1



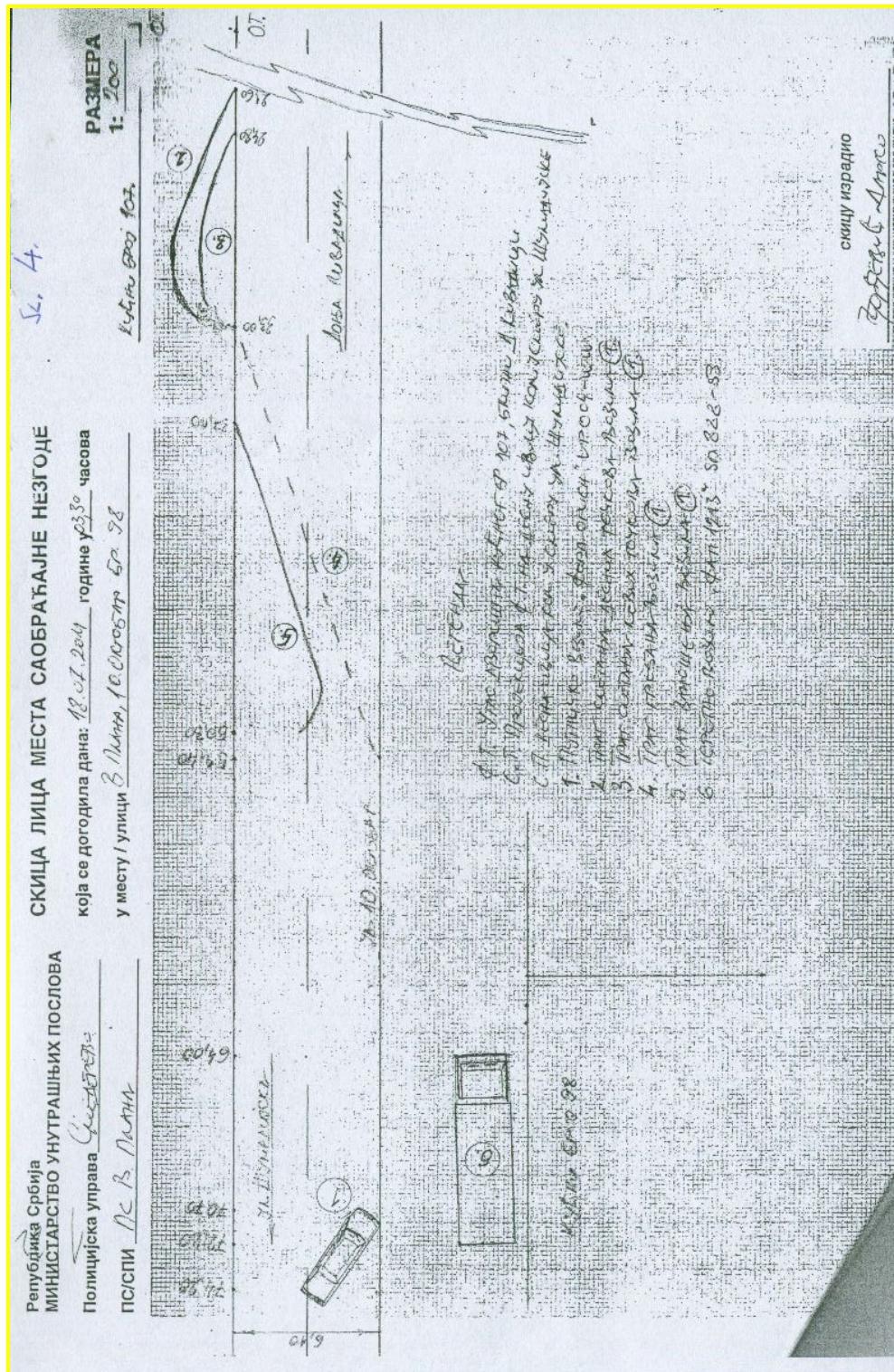
Слика бр. 2

У таквој ситуацији возач у својим поступцима не би имао радње које би се састојале у противправности, јер се завршни део догађаја одиграва ван свести и волje возача. У том случају нема ни елемената кривице возача за настали удес што је резултирало и правоснажном ослобађајућом судском пресудом, јер верзија догађаја коју је описао возач била је сагласна са свим материјалним доказима, траговима, оштећењу возила која је у поступку вештачења нашао поступајући вештак саобраћајне струке.

Друга ситуација: Возачу Форда на правом делу пута изненада пуца предња десна гума, возило скреће у десну страну, возач рефлексно покушава да возило врати на коловоз при чему се возило бочно заноси, и предњом левом страном удара у предњи леви бочни део паркираног камиона ван коловоза, при чему сапутник у Форду губи живот (види слике бр. 4, бр. 5 и бр. 6).



Слика бр. 3



Слика бр. 4

У записнику о увиђају истражног судије дошло је до пропуста јер није регистровано да је након удеса предња десна гума (а предњи десни део није био у контакту) била потпуно испумпана и полегла на фелну, а из фотографије са лица места се уочава јасан размак између гуме и фелне који показује да је гума била без притиска (види Слику бр. 6).



Слика бр. 5



Слика бр. 6

Из скице лица места утврђују се трагови гребања по коловозу пре удара у камион који могу показати да је заиста дошло до пуцања гуме и налегања обода фелне на асфалтну подлогу (види Слику бр. 4).

Наведени примери показују да до саобраћајне незгоде може доћи без предходних назнака опасне ситуације, сасвим изненада, некада услед више силе, а некада услед других утицаја ван свести и волье возача.

Такве ситуације, поготову уколико дође до пропуста истражне екипе, могу представљати сложене ситуације, иако то и заправо и нису..

РЕЗИМЕ :

Ово излагање, имало је за циљ да назначи :

1. Улогу и значај саобраћајно-техничког вештачења заснованог на већ усвојеној дефиницији опасне ситуације⁷, као битан доказ за доношење правилне и законите судске пресуде, у садашњем тренутку. Ово се посебно односи на део вештачења које се тиче мишљења вештака које је предвиђено одредбама ЗКП-а чији је задатак да дâ коначну оцену разматрања узрока настанка и могућности спречавања саобраћајне незгоде, односно, смернице истог, у доношењу судске пресуде, у постојећем стадијуму оспособљености учесника поступка (тужилаца, судија и адвоката), у разумевању наведене проблематике.

Са тим у вези, сматрам да ће временом доћи до измене ЗКП-а и да ће се од вештака тражити само налаз, а не и мишљење, како је то предвиђено у земљама западне Европе (Шведска, Аустрија, Немачка, Холандија, Швајцарска и др.) а што ће морати бити повезано са већом оспособљености учесника поступка.⁸

2. Да укаже на међусобну испреплетаност посматрања саобраћајне ситуације од стране вештака и суда са посебном назнаком да коначну оцену око предвидљивости опасне саобраћајне ситуације може дати једино суд, на основу комплексног разматрања свих доказа у постојећем поступку.
3. Да се да ПОТПУНА, НАЧЕЛНА И СВЕОБУХВАТНА кривично-правна дефиниција ОПАСНЕ СИТУАЦИЈЕ У САОБРАЋАЈУ, те да се укаже да она може бити као таква, постављена само на постојећим изложеним условима који требају бити задовољени.
4. Да је као таква применљива у пракси.
5. Да постављена дефиниција онемогућава различитост тумачења истих саобраћајних ситуација.

На крају треба истаћи да између изложене дефиниције са саобраћајно-техничког аспекта и напред изложене кривично правне дефиниције, нема неке посебне разлике јер је у изложену кривично-правну дефиницију инкорпорирана и саобраћајно-техничка дефиниција, са том разликом што је кривично правна дефиниција морала обухватити и правне аспекте постављеног проблема.

⁷ Вујанић М . Начело поверења ... Врњачка Бања 2009. г.

⁸ Радосављевић Драган : Упоредни приказ ... Аранђеловац 1996. г

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Кривични законик Републике Србије.
- [2] Закон о кривичном поступку.
- [3] Саобраћајна криминалистика ... Водинелић В. 1980/8-9.
- [4] Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима 2003. г
- [5] Драгач, Р. Вујанић М. Безбедност саобраћаја II део, Београд.
- [6] Драгач, Р. Вујанић М. Безбедност саобраћаја III део, Београд.
- [7] Вујанић М. Анализа судара возила и пешака, Четврти научно-стручни скуп „Вештачење саобраћајних незгода на путевима“, Аранђеловац 1996. г.
- [8] Радосављевић Д. Упоредни приказ значаја, садржине, места и улоге саобраћајног вештачења код нас и у свету, Четврти научно-стручни скуп „Вештачење саобраћајних незгода на путевима“, Аранђеловац 1996. г.
- [9] Поздравни говор, уводна реч и ЗАКЉУЧЦИ са IV научно-техничког скупа о вештачењу саобраћајних незгода на путевима, Аранђеловац 1996. г.