

DUBINSKE ANALIZE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA- MEĐUNARODNA ISKUSTVA, PREPORUKE I IZMENE ZAKONA

IN-DEEP ANALYSIS OF TRAFFIC ACCIDENTS-INTERNATIONAL EXPERIENCES, RECOMMENDATIONS AND AMENDMENTS TO THE LAW

Đorđe Vranješ¹; Branimir Miletić²

XII Simpozijum
"Vještinačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: Rad prikazuje međunarodna iskustva u pogledu realizacije dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda. Na osnovu toga, u radu su date smernice za izmene i dopune Zakona o bezbednosti saobraćaja u delu koji se odnosi na sprovođenje dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima. Pored toga, rad sadrži i preporuke za unapređenje postojeće prakse u Republici Srbiji.

KLJUČNE REČI: DUBINSKA ANALIZA, SAOBRAĆAJNE NEZGODE, IZMENE ZAKONA.

Abstract: In this work we analyse the international experiences about in-deep analysis of traffic accidents. Also, in this work we proposed guidelines for amendments to the traffic safety law in segment of in-deep analysis of traffic accident with killed persons. In addition, work gives recommendations for promoting existing practices in Republic of Serbia.

KEY WORDS: IN-DEPTH ANALYSIS, TRAFFIC ACCIDENTS, TRAFFIC LAW AMENDMENTS.

¹ Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srbije, djordje.vranjes@abs.gov.rs

² Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srbije, branimir.miletic@abs.gov.rs

1. UVOD

Od stupanja na snagu novog Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (Službeni glasnik Republike Srbije, broj 41/2009) u članu 156. stav 7. definisano je da u slučaju saobraćajne nezgode sa najmanje jednim poginulim licem upravljač javnog puta dužan je da na osnovu nezavisne ocene, u roku od mesec dana, utvrdi uzrok, odnosno doprinos javnog puta nastanku, odnosno posledicama saobraćajne nezgode i preduzme mere u cilju unapređenja bezbednosti puta.

Primena prethodno navedene odredbe Zakona do danas praktično nije zaživela.

Jedan od ključnih razloga zbog odlaganja sa primenom vezuje se za nedostatak podzakonskog akta koji će detaljnije urediti pitanja u vezi sa načinom sprovodenja dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda sa najmanje jednim poginulim licem.

Drugi veoma značajni razlog vezuje se za nedostatak finansijskih sredstava koja bi bila opredeljena za rad komisija koje bi sprovodile dubinske analize nezgoda i o tome sačinjavale odgovarajući izveštaj.

Takođe, Zakonom nije precizirano ko može biti član komisija za izradu dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda, rokovi za izvršenje dubinskih analiza, obaveze upravljača puta da postupi po naloženim merama iz izveštaja o dubinskoj analizi, šta u situacijama kada upravljač puta ne postupi po nalogu komisije za izradu dubinskih analiza, koje su kaznene odredbe za pravno lice i odgovorno lice u pravnom licu u slučaju kršenja odredbi Zakona i drugo.

1.2. Ukratko o dubinskim analizama saobraćajne nezgode

Direktiva 2008/96/EC Evropskog parlamenta i saveta od 19. novembra 2008. godine u vezi sa upravljanjem bezbednošću putne infrastrukture definisala je obavezu svim državama članicama Evropske Unije da uspostave i implementiraju savremene procedure za unapređenje bezbednosti puteva. Jednu od navedenih procedura koju je veliki broj država implementirao predstavlja i dubinska analiza saobraćajnih nezgoda sa najtežim posledicama.

Dubinska analiza saobraćajne nezgode sa poginulim licima sprovodi se na postojećoj putnoj mreži. Generalno posmatrano predstavlja reaktivnu metodu koja se primenjuje nakon što se dogodi saobraćajna nezgoda i posledice. Ova metoda trebala bi da bude poslednja u nizu svih mera koje se primenjuju za unapređenje bezbednosti putne infrastrukture (PIARC, 2003).

Članovi komisije koji sprovode dubinske analize saobraćajnih nezgoda moraju biti "nezavisni" od upravljača puta, policije i drugih istražnih organa i institucija. Poželjno je da komisija bude multidisciplinarnog karaktera tj. da članovi budu različitih stručnih profila. Konkretno za oblast bezbednosti puteva, da imaju iskustva u oblasti bezbednosti saobraćaja, projektovanja i izgradnje puteva i sl.

Dubinska analiza treba da nam pruži odgovor na pitanje "Da li je put, odnosno neki od elemenata putne infrastrukture, doprineo nastanku saobraćajne nezgode, odnosno nastanku najtežih (smrtnih) posledica?" Ova analiza potpuno je nezavisna od istražnih radnji (uviđaj, veštačenje i rekonstrukcija nezgoda) koju primenjuju istražni organi (pripadnici ministarstva unutrašnjih poslova ili ministarstva pravde).

Često se u praksi mešaju pojmovi veštačenja saobraćajnih nezgoda i dubinskih analiza

saobraćajnih nezgoda. Veštačenje ima **represivni karakter**, a dubinska analiza ima **preventivni karakter**. Osnovna namena dubinske analize je da se spriječi nastanak saobraćajnih nezgoda u budućem periodu na osnovu analiziranih okolnosti i preporuka za unapređenje bezbednosti puta. Dakle, izveštaj o sprovedenoj dubinskoj analizi ne predstavlja ekspertizu saobraćajne nezgode. Međutim, dubinska analiza i veštačenje nezgode su delimično povezani, imajući u vidu da se stručna znanja i metode koja se primenjuju kod veštačenja, takođe primenjuju i kod izrade izveštaja o dubinskoj analizi. Kod dubinske analize analiziraju se propusti u vezi sa aktivnostima upravljača puta koji su doveli do nastanka posledica saobraćajne nezgode. Dakle upravljač putem svojim činjenjem, odnosno nečinjenjem može dovesti do nastanka smrtnih posledica nezgode.

2. MEĐUNARODNA ISKUSTVA U POGLEDU SPROVOĐENJA DUBINSKIH ANALIZA

Ekspertska grupa za nezgode u sektoru drumskog transporta pri Evropskoj komisiji, definisala je nekoliko nivoa istraživanja nezgoda (RO-SAT, 2006):

1. Statistička analiza podataka o nezgodama,
2. Prosečni (srednjoročni) nivo istraživanja
3. Dubinska analiza saobraćaja (zavisna, odnosno nezavisna)
4. Specijalna analiza nezgoda

Nivo detalja u policijskim dokumentima (izveštajima) o saobraćajnoj nezgodi svakako je nedovoljan za izradu dubinskih analiza. Policijski službenici prikupljaju isključivo podatke koji su strogo definisani. Od njih se ne može očekivati da istražuju i druge faktore u vezi sa okolnostima nastanka saobraćajne nezgode.

Organizacija koja sprovodi dubinske analize mora biti potpuno nezavisna u pogledu istraživanja nezgoda, a sama nezavisnost mora biti zagarantovana.

Komisija mora biti "nezavisna" u pogledu:

- -ODLUKE ŠTA će da istražuje,
- -IZBORA KAKO da istražuje,
- -PUBLIKOVANJA REZULTATA u vezi sa sprovedenom istragom.

Nezavisnost takođe treba da bude:

- Strukturalna (nezavisnost od političkih struktura i obezbeđenje pravnog statusa),
- Finansijska (u cilju obezbeđenja sredstava za sprovođenje istrage),
- Funkcionalna (sloboda za istraživanjem, pristup podacima i učesnicima, publikovanje rezultata i dr.).

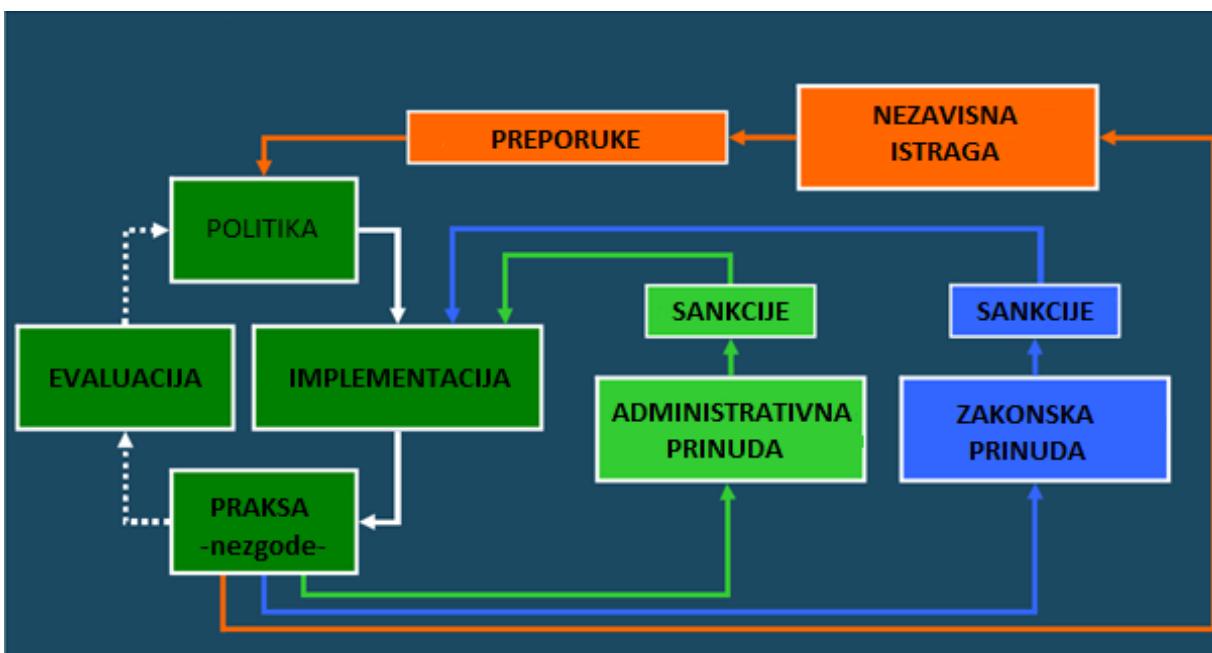
Sistem kontrole nad sprovođenjem dubinskih analiza je svakako veliki problem u velikom broju država.

Postoje određena ograničenja u pogledu inicijativa da dubinske analize sprovodi nezavisna privatna kompanija (organizacija). Ova ograničenja vezuju se za zloupotrebe u vezi sa podacima o saobraćajnoj nezgodi i nedostatku uvida javnosti u okolnosti saobraćajne nezgode.

Finska je primer države u kojoj je pravna regulativa u vezi sa sprovođenjem dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda definisana pravnim aktom (ACT No.24/2001). Ovim aktom definisano je da se svaka istraga u vezi sa saobraćajnim nezgodama mora sprovoditi u saradnji sa ministarstvom unutrašnjih poslova.

Položaj dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda u pravnom sistemu Holandije prikazan je na slici.

Dubinska nezavisna istraživačka analiza saobraćajnih nezgoda je u istom položaju kao i ostale istražne radnje koje se sprovode u vezi sa nezgodama u Holandiji. Osnovna korist od dubinske nezavisne istražive akcije je davanje određenih preporuka u cilju sprečavanja saobraćajnih nezgoda. Telo koje sprovodi istražive akcije u Holandiji ima svega tri zaposlena stručnjaka, a po potrebi mogu angažovati još neke stručnjake čije će znanje i stručnost doprineti kvalitetu sprovođenja istraživačkih i pisanja odgovarajućih izveštaja.



Slika 1. Položaj dubinske nezavisne istražive analize saobraćajnih nezgoda u Holandiji (izvor: RO-SAT, 2006)

Položaj tela koje sprovodi dubinske analize mora biti definisan određenim zakonom. Ovo telo takođe mora posedovati odgovarajući budžet.

Dubinska analiza mora definisati prioritete i identifikovati mogućnosti i troškovnu efektivnost uvođenja određenih mera namenjenih unapređenju bezbednosti saobraćaja.

2.1. Iskustva u Švedskoj

Pored osnovnih analiza podataka o saobraćajnim nezgodama koje sprovode pripadnici policije, postoje tri osnovna nivoa analiza saobraćajnih nezgoda:

Prvi nivo: Na ovom nivou sprovode se nezavisne istraže koje sprovodi Odbor za istraživanje nezgoda u Švedskoj (*The Swedish Accident Investigation Board*). Ova organizacija je potpuno nezavisna, poseduje sopstveni budžet i ima mogućnost da upućuje posebne zahteve ka drugim institucijama u određenim situacijama. Sastoji se od grupe eksperata za pojedine vidove saobraćaja. Prosečno se u toku jedne godine sprovedu svega od 2 do 3 nezavisne istraže.

Drugi nivo: Na ovom nivou sprovode se studije u kojima učestvuju eksperti iz pojedinih oblasti i službenici u pojedinim državnim institucijama, dok se ponekad uključuju i predstavnici automobilske industrije. Cilj ovih studija je da se donosi odluka u pojedinim oblastima maksimalno uključe u probleme bezbednosti saobraćaja iz svoje nadležnosti.

Ove studije se sprovode na nacionalnom i regionalnom nivou. Od svih donosilaca odluka očekuje se da predlože i preduzmu odgovarajuće mere za rešavanje problema sa kojima se suočavaju. Na nacionalnom nivou u toku jedne godine prosečno se sproveđe od 4 do 5 studija, dok se na regionalnom nivou sproveđe od 40 do 45 studija.

Treći nivo: U okviru ovog nivoa istrage sprovodi lokalni tim eksperata koji pripadaju Regionalnoj kancelariji administracije za puteve. Istrage se sprovode za svaku saobraćajnu nezgodu sa poginulim licem. Prosečno se u toku godine sproveđe oko 450 studija koje realizuje oko 25 stručnjaka. Proveru kvaliteta i nadzor nad radom ovih komisija vrši Inspektorat za puteve.

2.2. Iskustva u Nemačkoj

Vlada Nemačke finansirala je projekat pod nazivom "GIDAS (German In-Depth Accident Study)". Projekat je imao budžet od milion evra na godišnjem nivou i sproveden je na području Hanovera i Drezdena. Projektom je bilo obuhvaćeno oko 1.000 saobraćajnih nezgoda za oba područja u periodu od 1999. godine. Za potrebe istraživanja razvijeno je 25 težinskih faktora. Projektom je bila obuhvaćena svaka šesta saobraćajna nezgoda na nastrandalim licima. U istraživanju je učestvovao i Nemački Institut za istraživanje puteva (BASt) i Asocijacije za istraživanja u oblasti motornih vozila (FAT).

2.3. Iskustva u Velikoj Britaniji

Dubinske analize saobraćajnih nezgoda u Velikoj Britaniji beleže veliku tradiciju. Studija o istraživanju saobraćajnih nezgoda sprovodi se već 22 godine. Finansiranje ove studije obezbeđuje Departman za transport i proizvođači automobila (Ford, Toyota i dr.). Studija se sastoji od retrospektive svega u vezi sa okolnostima nastaka nezgode, uključujući i medicinsko zbrivanjavanje i dr. Timovi za istraživanje nezgoda locirani su u Univerzitetima i Agenciji za inspekciju vozila.

Posebna studija koja se realizuje u Velikoj Britaniji poznata je pod nazivom "Studija na tački". Ona se finansira od strane Departmana za transport i istražuje faktore (čovek, vozilo, put) u vezi za uzrocima nastanka saobraćajne nezgode. U ovoj studiji istražuju se svi učesnici u saobraćaju. Sprovodi se već pet godina, a u njenoj realizaciji učestvuju dva istraživačka tima.

Poseban slučaj nezavisnog istraživanja saobraćajnih nezgoda je za potrebe suda. Istraživači ove saobraćajne nezgode tretiraju samo nezgodu sa poginulim licem kao vid ubistva. Podaci iz ovih istraživanja čuvaju se u periodu do pet godina, nakon čega se uništavaju.

Iz svega navedenog, na primeru Velike Britanije može se zaključiti da je u dubinskim analizama saobraćajnih nezgoda prisutan multidisciplinarni pristup istraživanja, odnosno istraživački timovi su iz različitih institucija.

2.4. Iskustva u Francuskoj

Dubinske analiza saobraćajnih nezgoda u Francuskoj sproveđe se od strane nekoliko organizacija. Na lokalnom nivou sprovode se prosečne analize saobraćajnih nezgoda koje inicira lokalni organ. Dostupnost rezultata ovih analiza je posebno ograničena.

Nacionalni institut za istraživanja u transportu (INRETS) takođe sprovodi dubinske analize nezgoda u naučno-istraživačke svrhe. Departman za mehanizme nezgoda proučava putem dubinskih analiza mehanizme nastanka saobraćajnih nezgoda. Oni su kreirali

posebnu bazu podataka u kojoj se nalazi preko 500 dubinskih analiza i u toku jedne godine prosečno ažuriraju 50 novih slučajeva. Generalno, u toku jedne godine uradi se oko 1.000 analiza nezgoda na srednjoročnom nivou ili na nivou dubinske analize.

Posle nastanka tragičnog događaja u tulenu Mont Blanc, Francuska je formirala posebnu agenciju za istraživanje nezgoda u drumskom saobraćaju. Od 2004. godine ova *agencija* (*Le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre-BEA-TT*) ima deset zaposlenih i zadužena je za sprovođenje istraživanja na celokupnom području Francuske. Izuzev nezgoda koje se dešavaju u železničkom saobraćaju, direktor BEA-TT može doneti odluku o sprovođenju dubinskih analiza nezgoda u svim drugim granama saobraćaja. U toku jedne godine ova agencija uradi prosečno 30 dubinskih analiza u svim granama saobraćaja.

Na kraju potrebno je istaći da su generalno sve dubinske analize nezgoda u Francuskoj administrativno locirane u Ministarstvu zaduženom za transport.

2.5. Iskustva u Finskoj

Dubinske tehničke analize saobraćajnih nezgoda u Finskoj sprovodi Jedinica centra za osiguranje motornih vozila (VALT). Ovaj vid istraživanja nezgoda sprovodi se pod nadzorom Ministarstva nadležnog za transport u skladu sa Aktom 24/2001 koga je donelo navedeno Ministarstvo. Aktom su definisana prava i obaveze u vezi sa sprovođenjem dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda i posebno definiše način upotrebe dobijenih podataka. U toku jedne godine prosečno se sproveđe oko 450 dubinskih analiza nezgoda sa smrtno nastradalim licima. Timovi koji sprovode istraživanja raspoređeni su u 20 oblasti i u njima je 8 stalno zaposlenih radnika i preko 300 radnika koji se povremeno angažuju. Za prikupljanje podataka koriste za različiti upitnici. Za svako istraživanje radi se poseban izveštaj koji je dostupan samo određenim institucijama.

Pored ovog tela, pri Ministarstvu pravde formirano je multi-modalno Telo za istraživanje nezgoda u svim vidovima saobraćaja. Jedan deo delatnosti ovog Tela odnosi se na istraživanje saobraćajnih nezgoda sa karakterističnim obeležjima. Kada su u pitanju neki značajni nacionalni slučajevi, odluku o pokretanju istrage donosi Vlada Finske, dok se kod manje značajnih slučajeva ova odluka donosi od strane Tela. U istraživanjima najčešće učestvuju nezavisni eksperti, dok se pojedine istrage sprovode u koordinaciji sa policijom. U toku jedne godine, od 1 do 3 nezgode budu podvrgnute istraživanju. Ovo telo poseduje jedno stalno zaposleno lice i do 10 lica koja se povremeno angažuju. Za svako istraživanje se takođe sačinjava izveštaj.

2.6. Iskustva u Holandiji

Odbor za bezbednost u Holandiji je zvanično telo koje je zaduženo za istraživanje svih vrsta nezgoda i incidenata. U okviru ovog tela, postoji posebna organizacija koja je zadužena za istraživanja u sektoru drumskog transporta (The Dutch Transport Safety Board –RvTV). Njihov osnovni cilj je da se na osnovu podataka dobijenih od istraživanja kreiraju određeni zaključci i smernice kako bi se sprečio nastanak ovih ili sličnih događaja u budućem periodu. U ovom telu radi pet počasnih članova, 50 stalno zaposlenih i 75 povremeno zaposlenih stručnih lica. Za svako istraživanje sačinjavaju izveštaj. Izveštaj sadrži i preporuke za unapređenje postojećeg stanja i smernice za preuzimanje određenih akcija. Izveštaj se dostavlja svim nadležnim organizacijama i institucijama koje imaju određene nadležnosti u vezi sa saobraćajnom nezgodom. Institucije i organizacije imaju obavezu da u roku od godinu dana preuzmu mere kako bi se unapredilo postojeće stanje. Pored toga, oni su dužni da podnesu izveštaj Odboru za bezbednost u vezi sa preduzetim merama.

2.7. Iskustva u Norveškoj

Norveška uprava za puteve (NPRA) sprovodi dubinske analize saobraćajnih nezgoda sa poginulim licima. U toku jedne godine sprovede se oko 250 ovakvih analiza. Dubinske analize sprovode se u saradnji sa policijom.

Od septembra 2005. godine formiran je Odbor za istraživanje saobraćajnih nezgoda u Norveškoj (AIBN). Ovaj odbor u toku jedne godine prosečno analizira od 10 do 15 slučajeva. AIBN sprovodi nezavisne dubinske analize nezgoda u vazdušnom, železničkom i drumskom saobraćaju. Od 2008. godine obuhvatili su i sektor vodnog saobraćaja. U odboru je zaposleno 30 lica od kojih se 4 isključivo bavi poslovima u drumskom saobraćaju. Nadležnost ovog odbora definisana je u različitim zakonima. Da bi se obezbedila njihova nezavisnost, istraživanja koja se sprovode su potpuno razdvojena od istražnih radnji koje preduzima policija. Međutim, odbor svakodnevno sarađuje sa policijom. Ovo telo publikuje izveštaje o sprovedenim istragama koji su nezavisni od izveštaja policije i Uprave za puteve. Odbor se finansira od strane Ministarstva nadležnosti za transport. Izveštaji su dostupni javnosti u periodu do godinu dana.

3. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA I PREPORUKE ZA IZMENE ZAKONA

Na osnovu sumiranih iskustva iz drugih zemalja, nameće se jasna potreba da se postojeća praksa u vezi sa unapređenjem bezbednosti puteva u Republici Srbiji mora menjati. U vezi s tim izmene člana 156. Zakona o bezbednosti saobraćaja su neophodne.

3.1. Nadležnost

Neposredno nakon nastanka saobraćajne nezgode sa najmanje jednim poginulim licem, neophodno je da Ministarstvo unutrašnjih poslova dostavi upravljaču puta obaveštenje o dogadaju. Ovo je prvi i ključni korak u procesu izrade dubinske analize.

Zakonom je potrebno definisati ko je nadležan za obezbeđenje dubinskih analiza na državnim putevima prvog i drugog reda, kao i na ostalim putevima tj. u kojim slučajevima je nadležno Javno preduzeće Putevi Srbija, a u kojim slučajevima je nadležan neki drugi upravljač puta u skladu sa Uredbom o kategorizaciji državnih puteva.

Jedno telo koje je centralizovano u jednom gradu, veoma teško može da postigne da izvrši veliki broj dubinskih analiza na celokupnom području države. Zbog toga, preporuka je da dubinske analize sprovode više tela koja su teritorijalno raspoređena na području države.

3.2. Rokovi obezbeđenja

U pogledu rokova, Zakonom takođe treba biti propisan rok u kome se mora obezrediti izvršenje dubinske analize od datuma nastanka saobraćajne nezgode. Ovde je potrebno обратити pažnju na administrativne poslove koje naručilac dubinske analize mora da ispuni, a posebno u pogledu raspisivanja javnih nabavki, tendera i sl. U vezi s tim, potrebno je naći odgovarajuće rešenje da bi se ispunili svi zakonski uslovi i da bi rok izvršenja dubinske analize od trenutka nastanka nezgode bio što kraći, kako ne bi došlo do značajnih promena na licu mesta saobraćajne nezgode.

3.3. Finansiranje

Problem obezbeđenja finansijskih sredstava za izvršenje dubinskih analiza prisutan je u velikom broju država. Međutim, donosioci odluka su se potrudili da pronađu model koji će

omogućiti da finansiranje izrade dubinskih analiza bude održivo.

U pojedinim državama finansiranje se obezbeđuje iz budžeta ministarstva za transport, dok se kod pojedinih država ova sredstva dodeljuju nezavisnim telima ili odborima.

Imajući u vidu da lokalne samouprave poseduju sredstva za finansiranje bezbednosti saobraćaja koja se dobijaju iz naplaćenih novčanih kazni za saobraćajne prekršaje, deo tih sredstava takođe može biti iskorišćen za sprovođenje dubinskih analiza na području lokalne samouprave. Ovo takođe može biti jedan model za finansiranje izvršenja dubinskih analiza.

3.4. Nezavisnost istraživanja i komisija

Komisija koja sprovodi istraživanja mora biti nezavisna od upravljača puta. Nezavisnost je potrebna zbog sprečavanja uticaja na rad komisije i slobode da rezultate dubinskih analiza publikuju u potpunosti. U praksi pojedinih država članovi komisija su i stručna lica iz Ministarstva unutrašnjih poslova, upravljača puta i dr.

Direktivom 2008/96/EC predviđeno je da članovi komisija moraju posedovati odgovarajuće iskustvo ili obuku iz oblasti projektovanja puteva, bezbednosti saobraćaja i analiza saobraćajnih nezgoda. U skladu s tim, potrebno je da komisija bude sačinjena od najmanje tri člana od kojih će jedan posedovati iskustvo iz oblasti bezbednosti saobraćaja, drugi iz oblasti projektovanja i izgradnje puteva i treći iz oblasti analize i veštačenja saobraćajnih nezgoda.

Preporuka je da svi članovi komisija prohađaju određeni vid stručnog osposobljavanja, pa u skladu s tim da poseduju i licence za sprovođenje dubinskih analiza i drugih procedura za unapređenje bezbednosti puteva. Pored toga, članovi komisija moraju pohađati različite vidove stručnog usavršavanja u cilju usvajanja novih iskustava i najbolje prakse u ovoj oblasti.

Celokupan proces stručnog osposobljavanja, licenciranja i usavršavanja mora da sprovodi državna ustanova kojoj je nadležnost data na osnovu Zakona. Veoma je značajno da se rad svakog licenciranog člana komisije prati u kontinuitetu, kako ne bi došlo do zloupotreba i sl. U vezi s tim, pojedini članovi komisije koji nesvesno rade svoj posao i suprotno standardima i pravilima struke, mogu izgubiti pravo da poseduju licencu.

3.5. Izveštavanje i praćenje

Nakon sprovedene dubinske analize neophodno je sačiniti izveštaj koji se dostavlja upravljaču puta. Skup podataka sadržan u izveštaju i rokovi za njegovu izradu i dostavljanje moraju biti propisani odgovarajućim pravnim aktom.

Obavezан deo izveštaja moraju biti nalaz i mišljenje u vezi propusta upravljača puta koji jesu ili nisu doprineli nastanku saobraćajne nezgode i njenih posledica. Pored toga, moraju biti sadržane mere koje se moraju preuzeti od strane upravljača puta kako bi se postojće stanje bezbednosti saobraćaja unapredilo i kako bi se sprečio nastanak dodatnih saobraćajnih nezgoda. Komisija mora naložiti mere koje zahtevaju hitno postupanje, a koje su to strateške mere čija primena zahteva mnogo više sredstava i aktivnosti za upravljača puta i ostale nadležne institucije.

Nakon dobijanja izveštaja o dubinskoj analizi, upravljač puta dužan je da preduzme aktivnosti ka njihovoj realizaciji. Međutim, u situacijama kada upravljač puta ne preduzme pomenute aktivnosti zbog određenih razloga, neophodno je da postoji organ, ili telo koje

će pratiti tok realizacije aktivnosti koje su naložene u izveštaju komisije. Na osnovu toga, nadležno ministarstvo koje vrši nadzor u radu upravljača puta mora preuzimati mere i radnje iz svoje nadležnosti kako bi se obezbedilo da mere iz izveštaja budu sprovedene do kraja.

Dostupnost izveštaja je takođe veoma značajno pitanje koje mora biti definisano pravnim aktom. Podatak o tome da je propust upravljača puta doprineo nastanku težina posledica nezgode, odnosno nastaku smrti lica može biti iskorišćen za pokretanje određenih prijava protiv upravljača puta. U vezi s tim, potrebno je posebnu pažnju obratiti upravo na segment dostupnosti i propise kojima se reguliše dostupnost podataka iz izveštaja o radu komisija za izradu dubinskih analiza. Takođe, imajući u vidu da se kod saobraćajnih nezgoda sa smrtnim posledicama mogu voditi krivični postupci protiv određenih fizičkih ili odgovornih lica, potrebno je definisati u kom trenutku se izveštaj može učiniti dostupnim javnosti kako se ne bi prekršile odredbe Zakona o krivičnom postupku i drugih zakona.

3.6. Kaznene odredbe

Da bi se u potpunosti konkretizovale odredbe Zakona neophodno je propisati kaznene odredbe za pravno lice i za odgovorno lice u pravnom licu, konkretno za upravljača puta koji je učinio prekršaj iz člana 156. Zakona u vezi sa nesprovođenjem odredbi koje se odnose na izvršenje dubinske analize saobraćajnih nezgoda.

3.7. Donošenje podzakonskih akata

U nastavku neophodno je usvojiti dva ključna podzakonska akta koji će omogučiti da se procedure sprovode prema definisanim koracima, da ih sprovode lica koja su stručna i koja su prošla odgovarajući vid stručnog osposobljavanja. Dva podzakonska akta, neophodna za sprovođenje procedura za unapređenje bezbednosti puteva trebalo bi da budu:

1. Pravilnik o načinu sprovođenja procedura za unapređenje bezbednosti puteva,
2. Pravilnik o stručnom osposobljavanju, licenciranju i usavršavanju lica koja sprovode procedure za unapređenje bezbednosti puteva.

Pravilnikom o načinu sprovođenja procedura za unapređenje bezbednosti puteva neophodno je detaljno urediti sva pitanja u vezi sa sprovođenjem dubinskih analiza saobraćajnih nezgoda i drugih procedura za unapređenje bezbednosti puteva, kao i sadržajem izveštaja i sporovedenim procedurama i rokovima za njihovo sprovođenje.

Pravilnikom o stručnom osposobljavanju, licenciranju i usavršavanju lica koja sprovode procedure za unapređenje bezbednosti puteva neophodno je detaljno urediti sva pitanja u vezi postupkom stručnog osposobljavanja, načinom polaganja sutručnog ispita, izdavanja, obnavljanja i oduzimanja licence, kao i stručnog usavršavanja lica koja poseduju licencu za sprovođenje dubinske analize i drugih procedura za unapređenje bezbednosti puteva.

Mišljenja smo da bi izmenama i dopunama Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima i usvajanjem pomenutih podzakonskih akata, celokupna oblast bezbednosti puteva bila podignuta na jedan viši nivo, što bi omogućilo dobru osnovu za početak primene odredaba člana 156. Zakona.

Na osnovu međunarodnih iskustvava i prakse, može se zaključiti da rešavanje problema bezbednosti puteva zahteva jedan multidisciplinarni i sveobuhvatan pristup, a aktivnosti najznačajnijih subjekata moraju se sprovoditi isključivo u normativnim i stručnim okvirima.

Analizirajući rad drugih država i njihovih ustanova, zaključuje se da je neophodno, pre samog početka sprovođenja procedura za unapređenje bezbednosti puteva, uraditi i publikovati stručnu literaturu koja će pomoći članovima komisijama da procedure sprovode prema preporukama stručne javnosti koja poseduje praktično iskustvo u ovoj oblasti.

4. Literatura

- [1] Road accident investigation guidelines for road engineers. PIARC (2003).
- [2] DIRECTIVE 2008/96/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 19 NOVEMBER 2008 ON ROAD INFRASTRUCTURE SAFETY MANAGEMENT.
- [3] Act on the investigation of road and cross-country traffic accidents. No. 24/2001. Enacted in Helsinki on 19 January 2001.
- [4] Road accident investigation in the European Union. Review and recommendations. (2006). Road Strategy for Accidents in Transport (RO-SAT). Working group of Commission of the European Communities.
- [5] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (Službeni glasnik RS broj 41/09, 53/2010 i 101/2011).
- [6] <http://www.havkom.se/default.asp>
- [7] <http://www.bast.de>
- [8] www.inrets.fr
- [9] <http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/le-bea-tt-r1.html>
- [10] www.valt.fi
- [11] www.onnettomuustutkinta.fi
- [12] www.aibn.no