

UTICAJ GREŠAKA PRILIKOM UVIĐAJA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA NA NALAZ I MIŠLJENJE VEŠTAKA

ERROR INFLUENCE DURING THE INVESTIGATION OF TRAFFIC ACCIDENTS ON FINDINGS AND OPINIONS

Milan Tešić¹

Rezime: Uviđaj saobraćajne nezgode predstavlja osnovu za veštačenje i izradu nalaza i mišljenja veštaka. Drugim rečima, tačnost i pouzdanost veštačenja je u direktnoj vezi sa kvalitetom uviđajne dokumentacije. U radu je prikazana analiza uticaja grešaka prilikom uviđaja saobraćajne nezgode na nalaz i mišljenje veštaka i njihov uticaj na određivanje uzroka saobraćajne nezgode.

KLJUČNE REČI: NALAZ I MIŠLJENJE VEŠTAKA, UVIĐAJ
SAOBRAĆAJNIH NEZGODA, GREŠKE

Abstract: Traffic accidents investigation is the platform for expertise and making findings and opinions. In other words, the accuracy of expert opinion based on facts, is directly proportional to the quality of the display of the traffic situation at the time of the traffic accident. This paper presents an analysis of errors during the investigation of traffic accidents on the findings and opinion of the expert, and their impact on the determination of the causes of traffic accidents.

KEY WORDS: FINDINGS AND OPINIONS, TRAFFIC
ACCIDENT INVESTIGATION, ERRORS

¹ Saobraćajni fakultet, Panevropski univerzitet APEIRON, Banja Luka, milan.te.sicm@gmail.com

1. UVOD

Zadatak uviđajne ekipe jeste da predstavi saobraćajnu situaciju nakon saobraćajne nezgode, pomoću skice lica mesta, fotodokumentacije, situacionog plana i drugih metoda fiksiranja lica mesta saobraćajne nezgode. Odnosno, potrebno je da što preciznije i verodostojnije predstave lica mesta, kako bi se kvalitetno sprovedla naknadna analiza saobraćajne nezgode. Vršenje uviđaja je definisano skupom propisa: Zakonom o bezbednosti saobraćaja, Zakonom o policiji, Zakonom o krivičnom postupku, Zakonom o prekršajnom postupku i drugim propisima (Nešić i dr. 2011), što dovoljno govori o značajnosti vršenja uviđaja saobraćajnih nezgoda.

Da bi veštak raspolagao sa preciznim podacima koji karakterišu lice mesta saobraćajne nezgode, neophodno je, između ostalog, da svi elementi uviđajne dokumentacije (skica lica mesta, situacioni plan, fotodokumentacija i dr.) ispune načelo usaglašenosti, sveobuhvatnosti i objektivnosti (Lipovac, 2008). Naime, u većini slučajeva, policijski službenici ne poštuju ova načela, pa se često u praksi javlja problem neusaglašenosti između skice lica mesta i fotodokumentacije.

Sa druge strane, to za posledicu ima eventualnu mogućnost nastanka greške prilikom detaljne analize i izrade nalaza i mišljenja veštaka, odnosno nemogućnost razjašnjavanja saobraćajne situacije u trenutku saobraćajne nezgode.

U radu su dati karakteristični primeri saobraćajnih nezgoda, kod koje veštaci ne mogu na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno fotografija fotodokumentacije, sa sigurnošću dokazati na koji način se dogodila saobraćajna nezgoda.

2. PROPUSTI UVIĐAJNE EKIPE NA LICU MESTA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Sve neophodne aktivnosti obezbeđivanja i fiksiranja lica mesta koje uviđajna ekipa treba sprovedi, su definisane internim dokumentima MUP-a pod nazivom Obavezna instrukcija i Priručnik „Policijska obrada saobraćajnih nezgoda- obezbeđivanje lica mesta saobraćajnih nezgoda i vršenje uviđaja“ (Nešić i dr. 2011).

Nepoštujući pomenute dokumente, najčešće greške uviđajne ekipe prilikom uviđaja saobraćajnih nezgoda jesu: neprecizna i nepotpuna skica lica mesta, nepravilno primenjena metoda fiksiranja tragova na licu mesta, loš kvalitet slike i loš „ugao“ slikanja, izostavljanje fotografisanja pojedinih tragova, i sl.

2.1. Neusaglašenost skice lica mesta i fotodokumentacije

Primer saobraćajne nezgode sa smrtnim ishodom, u kome su učestvovala dva putnička automobila marke BMW i MERCEDES.

„Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno fotografija Fotodokumentacije, nalazimo da je MERCEDES oštećen po čeonom delu, tako što se karakteristično oštećenje nastalo udarom u vertikalnu prepreku, delovanjem deformacionih sila koje su imale smer ka zadnjem desnom delu MERCEDES-a, nalazi u prednjem levom delu (slika br. 1). Prednji branik, maska, levi točak i oba fara odvojena su od ležišta, poklopac motornog prostora i levi blatobran su višestruko deformisani i presavijeni (slika br. 2).“



Slika br.1. Izgled oštećenja nastalom usled udara u nepokretnu prepreku



Slika br.2. Izgled oštećenja prednjeg branika i poklopca motornog prostora nastalom usled delovanja sile manjeg intenziteta

„Uzimajući u obzir detaljnu analizu materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno fotografija Fotodokumentacije, nalazimo da je BMW oštećen po prednjem levom blatobranu, tako što je prednji levi točak "otkinut" i nedostaje (slika br. 3).“



Slika br.3. Oštećenja BMW-a



Slika br.4. Tragovi grebanja, brisotine i deformacije na prednjem delu BMW-a

„Tragovi grebanja, brisotine i deformacije se nalaze na prednjem čošku BMW-a (slika br. 4), a desno svetlo za maglu je otpalo sa vozila. Ostala oštećenja MERCEDES-a i BMW-a su vidljiva na fotografijama fotodokumentacije pa ovde neće biti ponovo i detaljno opisivana.

*Detaljnom i uporednom analizom oštećenja MERCEDES-a i BMW-a saobraćajno tehničkim veštačenjem se **NE MOŽE POTVRDITI** da je došlo do sudara između MERCEDES-a i BMW-a, a kako to navode vozač MERCEDES-a i vozač BMW-a.*

Naime, ako bi došlo do sudara prednjeg desnog dela MERCEDES-a sa prednjim levim točkom BMW-a, tako da prednji levi točak BMW-a bude "otkinut", tada bi i na prednjem desnom delu MERCEDES-a morala nastati oštećenja približno istog intenziteta (slika br. 5), a što ovde nije bio slučaj jer u prednjem desnom delu MERCEDES-a nema intenzivnih oštećenja.

*Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, saobraćajno-tehničkim veštačenjem **NIJE MOGUĆE POUZDANO I PRECIZNO UTVRDITI OKOLNOSTI POD KOJIMA SE DOGODILA OVA SAOBRAĆAJNA NEZGODA**, pa će to Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja. Naime, u Spisu nema karakterističnih deformacija i tragova na MERCEDES-u i BMW-u na osnovu kojih bi bilo moguće utvrditi način kretanja MERCEDES-a i BMW-a neposredno pre nezgode, kao i da li je došlo do kontakta MERCEDES-a i BMW-a, pa će to Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja.*



Slika br. 5. Oštećenje desnog prednjeg blatobrana, vozila marke MERCEDES

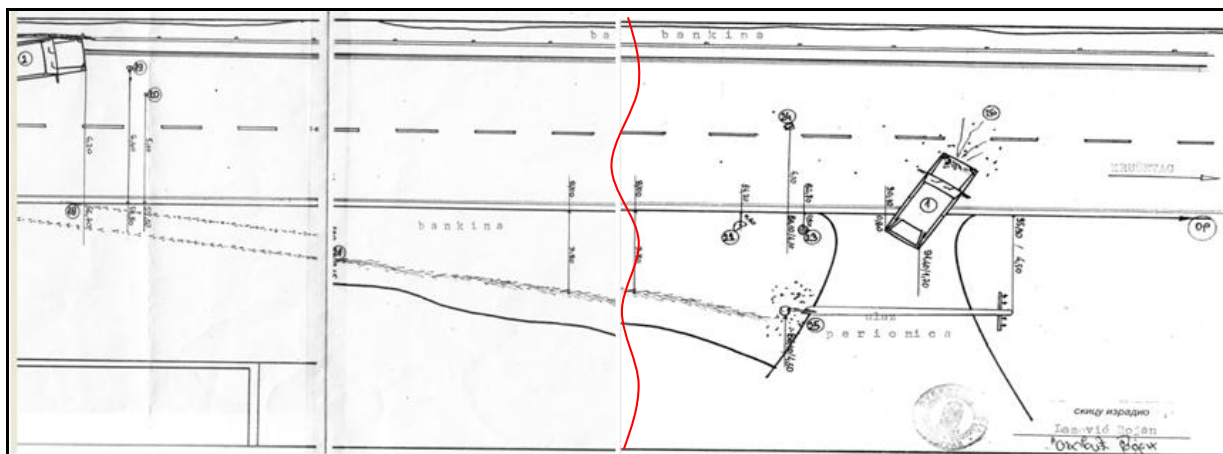
Nadalje,

„Početak traga kretanja desnih točkova (pozicija broj 17 na Skici lica mesta (slika br.6)) nalazi se na betonskom platou i to na 52,4 m posle OT i na 0,6 m ulevo od OP, a početak traga kretanja levih točkova (pozicija broj 18 na Skici lica mesta) na betonskom platou i to na 56,7 m posle OT (Vidi Skicu lica mesta). DETALJNOM ANALIZOM FOTOGRAFIJA FOTODOKUMENTACIJE NALAZIMO DA PRETHODNO OPISANI TRAGOVI NE MOGU PREDSTAVLJATI TRAGOVE KRETANJA, jer bi u tom slučaju morao biti uočljiv dezen – "šara" gazećeg sloja pneumatika, a što ovde nije bio slučaj (slika br. 6)."

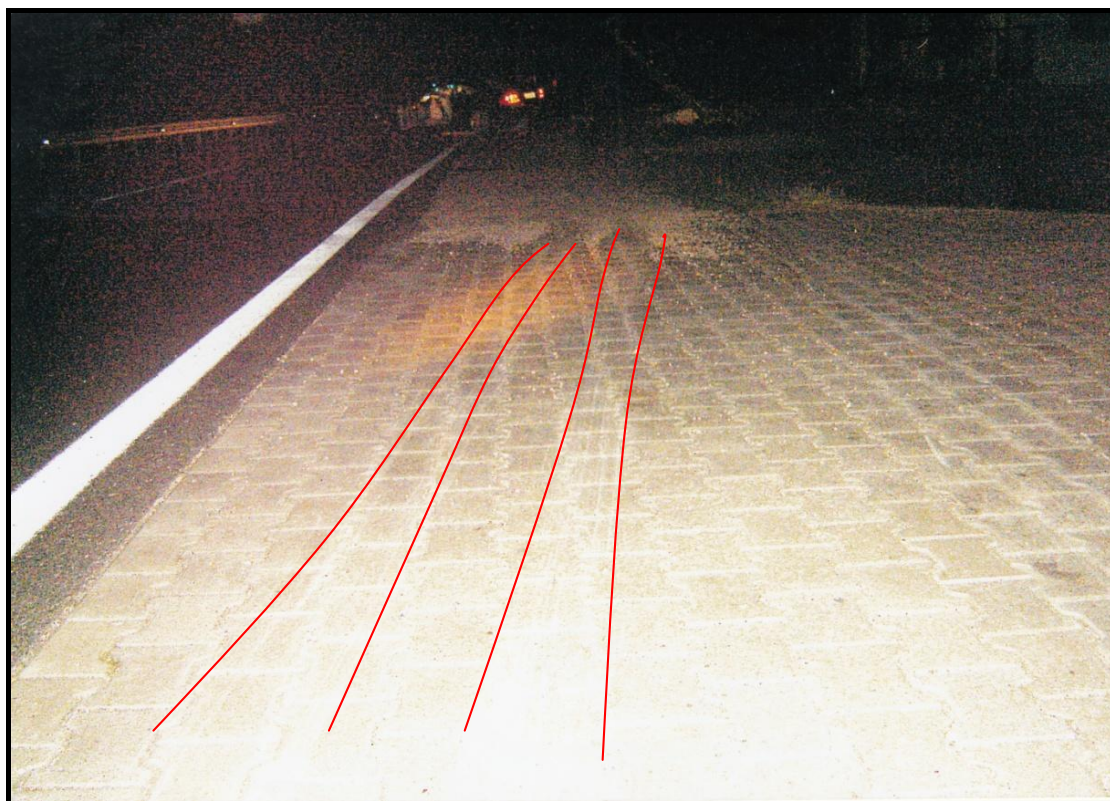
Vizuelnim prikazom je uočljiva greška koju je načinila uviđajna ekipa po pitanju fiksiranja linijskih tragova na licu mesta saobraćajne nezgode. Naime, tragovi na slici 7, predstavljaju tragove grebanja pojedinih delova vozila. Drugi dokaz, koji govori o grešci uviđajne ekipe jeste deo iz Zapisnika o trasološkom veštačenju u kojem je navedeno sledeće:

„...tragovi zavedeni pod brojem 17, 18 i 19 su nerealni i neodgovaraju konfiguraciji terena jer bi po merama iz Skice lica mesta tragovi kočenja vodili preko kanala što bi dovelo do promene putanje vozila i najverovatnije ne bi došlo do kontakta sa betonskim nosačem dalekovoda...“

Iz prethodnog se jasno vidi, da uviđajna ekipa na licu mesta navedene nezgode nije na pravilan način fiksirala linijske tragove grebanja. Na taj način je onemogućeno, precizno utvrđivanje mesta sudara ova dva vozila (ukoliko je do toga došlo).



Slika 6. Deo skice lica mesta



Slika br.7. Tragovi grebanja

Pored navedenih grešaka, uočava se nedostatak u elementima fotodokumentacije. Naime, nedostaje fotografija levog točka BMW-a i deformacije koji je nastala kao posledica udara u zaštitnu ogradu. Pored toga, nedostaju fotografije donje zaštitne maske i donjih svetala vozila BMW-a. Nadalje, nedostaju fotografije prednjeg levog točka i deformacije prednjeg desnog točka MERCEDES-a. S obzirom na to, **veštak nije u stanju pouzdano utvrditi** način na koji je otpao točak BMW-a i MERCEDES-a iz razloga što na tim delovima se nalaze ogrebotine i oštećenja jačeg intenziteta, predmeta u koje je točak udario, ljuspice boje i sl.

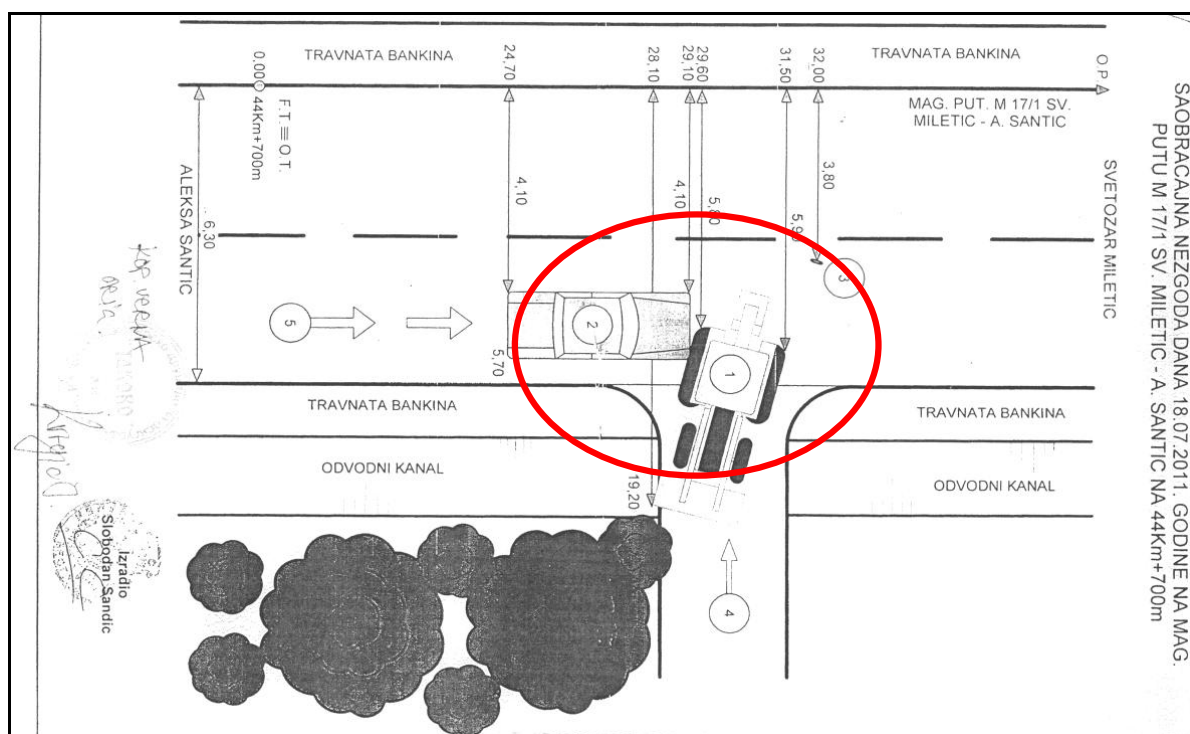
2.2. Nepravilan način fiksiranja tragova sa aspekta merenja

Primer saobraćajne nezgode sa telesnim povredama, u kojoj je učestvovala radna mašina marke „KRAMER“ i putnički automobil marke „MERCEDES“.

„U Zapisniku o uviđaju saobraćajne nezgode, u delu koji se odnosi na oštećenja, navedeno je da su na KRAMER-u nastala oštećenja: „ zadnji desni točak ,i osovina upravljača na zadnjoj strani...“ , dok su na MERCEDES-u nastala oštećenja: „...pokolopac motora,hladnjak,prednji vezni lim,prednji farovi,levi i desni prednji blatobrani, prednji airbegovi, zadnji branik ...“.

Na osnovu detaljne analize materijalnih elemenata iz Spisa, a posebno Zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode u kojem su opisana oštećenja MERCEDES-a i KRAMER-a, nalazimo da opisana oštećenja odgovaraju sudaru čeonog dela MERCEDES-a sa zadnjim delom desnog boka KRAMER-a, pri čemu se ne može izvršiti detaljnija uporedna analiza oštećenja na MERCEDES-u i KRAMER-u jer u Spisu nema fotografija oštećenja MERCEDES-a i KRAMER-a.

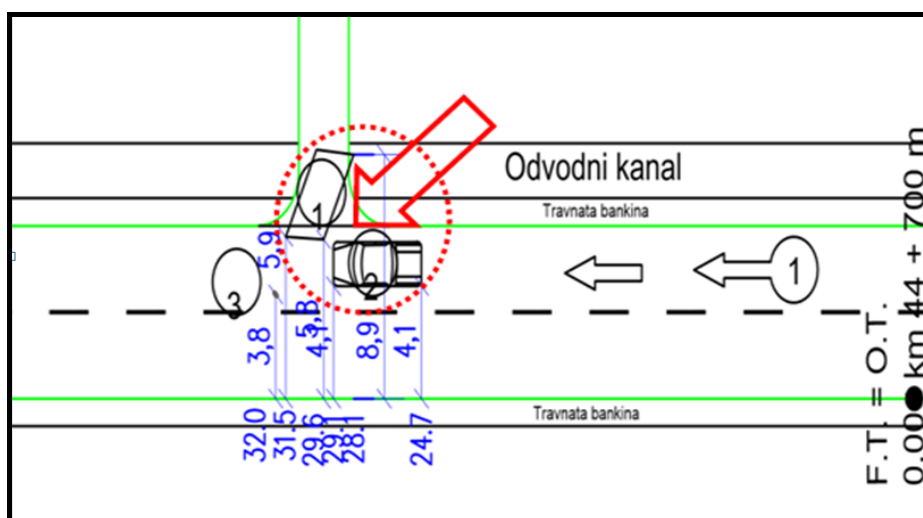
*Imajući prethodno u vidu, saobraćajno-tehničkim veštačenjem se, a na osnovu raspoloživih materijalnih elemenata iz Spisa **NE MOŽE NI POTVRDITI, NI ISKLJUČITI DA POJEDINA OŠTEĆENJA MERCEDES-A NE POTIČU OD SUDARA SA KRAMER-OM.***„



Slika br.8. Situacioni plan koji je sačinila uviđajna ekipa

U Zapisniku o uviđaju saobraćajne nezgode i Skice lica mesta ove saobraćajne nezgode **nalaze se neslaganja** i to u vidu fiksiranja zaustavnog položaja KRAMER-a. Naime, na Skici lica mesta je ucrtno da je KRAMER svojim prednjim desnim delom zatečen udaljen od FT za 28,1 m, dok je u Zapisniku o uviđaju saobraćajne nezgode navedeno: "...prednjim desnim delom podužno na 29,10 m...".

Na osnovu detaljne i uporedne analize podataka iz Zapisnika o uviđaju i Skice lica mesta, lako je uočiti da položaj MERCEDES-a i KRAMER-a ucrtni u Skici lica mesta ne odgovara merama iz Zapisnika o uviđaju, odnosno merama upisanim u Skici lica mesta. Naime, crtanjem Situacionog plana lica mesta nezgode u razmeri (slika br. 9), a prema merama iz Zapisnika o uviđaju, odnosno merama upisanim u Skici lica mesta, **dolazi se do zaključka da na zaustavnim pozicijama ne bi došlo do preklapanja čeonog dela MERCEDES-a sa KRAMER-om.**



Slika br. 9. Situacioni plan u razmeri prema merama iz Zapisnika o uviđaju i Skice lica mesta.

„Imajući prethodno u vidu, NE MOŽE SE NA OSNOVU UPOREDNE ANALIZE OŠTEĆENJA MERCEDES-A I KRAMER-A SA JEDNE I POZICIJA FIKSIRANIH ZAPISNIKOM O UVIĐAJU SA DRUGE STRANE, POTVRDITI DA JE DOŠLO DO SUDARA MERCEDES-A SA KRAMER-OM tako da u sudaru nastanu oštećenja poklopca motornog prostora i prednjeg levog blatobrana, jer prema zaustavnim pozicijama ne bi ni došlo do preklapanja čeonog dela MERCEDES-a sa KRAMER-om, pa čeonu deo MERCEDES-a, a posebno prednji levi blatobran ne bi mogli biti oštećeni.“

3. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Osnova drumskog saobraćaja jeste bezbedno kretanje putnika i robe uz minimalne gubitke vremena. Ipak, kada dođe do otkaza ovog sistema, odnosno kada se dogodi saobraćajna nezgoda, teži se, za što kraće vreme otklonuti „kvar“ na sistemu. Upravo iz tih razloga, uviđaj saobraćajnih nezgoda treba da traje što kraće. Uviđajna ekipa mora u što kraćem vremenu, a što kvalitetnije obaviti sve radnje na uviđaju saobraćajne nezgode. U takvim situacijama greške su neizbežne i treba ih pokušati svesti na minimum. Praksa je pokazala da se greške najčešće javljaju zbog nestručnosti i površnosti uviđajne ekipe. Rezultat takvog rada su nepotpune i netačne informacije o licu mesta saobraćajne nezgode, što doprinosi otežanom rešavanju saobraćajnih nezgoda.

Pored toga, uviđajna ekipa na licu mesta obezbeđuje i fiksira lice mesta saobraćajne nezgode sa ciljem upoznavanja ostalih „aktera“ koji učestvuju u detaljnoj analizi saobraćajnih nezgoda sa saobraćajnom situacijom. Veštaci saobraćajne struke pokušavaju da otkriju način nastanka, odnosno uzrok nastanka saobraćajne nezgode. Složenost razjašnjavanja saobraćajne nezgode zavisi od tipa nezgode, broja učesnika, a posebno zavisi od načina i kvaliteta „prenosa informacija“ sa lica mesta saobraćajne nezgode. Neophodno je sačuvati verodostojnost prikupljenih informacija sa lica mesta, kako bi veštak raspolagao sa pravim informacijama.

Nalaz i mišljenje veštaka saobraćajne struke pomaže sudu da otkrije uzrok saobraćajne nezgode i odgovornost pojedinih učesnika za nastanak saobraćajne situacije koja je dovela do saobraćajne nezgode. Stranice tzv. trougla „uviđajna ekipa → veštak → sud“ su u direktnoj sprezi. To zapravo znači, ukoliko subjekt na najnižem nivou „zakaže“ (uviđajna ekipa), preostala dva ne mogu da precizno, pouzdano i efikasno uraditi svoj deo posla.

Da bi se ovaj problem u praksi prevazišao neophodno je da se policijski službenici koji vrše uviđaj saobraćajnih nezgoda, striktno pridržavaju osnovnih načela izrade uviđajne dokumentacije. Na taj način, pospešuje se rad veštaka, ali i suda koji donosi konačnu odluku.

4. LITERATURA

- [1] Božović, M., Marković, N., Pešić, D. (2009). Uticaj analize tragova na nalaz i mišljenje veštaka, VIII Simpozijum „Sudar vozila i pešaka“, Vrnjačka Banja, 5-7. novembra 2009. godine.
- [2] Lipovac, K. (2008). Bezbednost saobraćaja. Javno preduzeće Službeni list SRJ, Beograd.
- [3] Lipovac, K. (2000). Uviđaj saobraćajnih nezgoda- elementi saobraćajne trasologije, Viša škola unutrašnjih poslova, Beograd.
- [4] Nesic, M., Lipovac, K. i Malešić, S. (2011). Savremeno vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda u funkciji unapređenja analize saobraćajne nezgode. X Simpozijum „Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“, Zlatibor, str.143-150.