

DEFINISANJE I KLASIFIKACIJA PROPUSTA UČESNIKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

DEFINING AND CLASSIFICATION OF THE MISTAKES OF THE TRAFFIC ACCIDENT PARTICIPANTS

Krsto Lipovac¹, dipl. inž; Duško Pešić², dipl. inž;
Milan Božović³, dipl. inž.

Rezime: *Pri izradi ekspertiza saobraćajnih nezgoda jedan od brojnih zadataka koji se postavljaju veštaku saobraćajno-tehničke struke predstavlja definisanje propusta. Kroz kvalifikaciju propusta, veštak daje veliki doprinos shvatanju oknosti pod kojima se dogodila i uslova pod kojima se mogla izbeći saobraćajna nezgoda. Pravilno definisani propusti učesnika nezgode od strane veštaka saobraćajno-tehničke struke su u najvećem broju slučajeva osnov da Sud donese presudu.*

KLJUČNE REČI: VEŠTAK, SAOBRAĆAJNA NEZGODA, PROPUSTI UČESNIKA NEZGODE.

Summary: *While doing traffic accident expertise one of many problems an expert should solve, is the defining of the mistakes of the participants. Within the classification of the mistakes, an expert gives important contribution to the understanding of the circumstances during which a traffic accident has occurred and conditions for possible ways to avoid the accident. Mistakes of the traffic accident participants which are correctly defined by traffic accident expert, are in most cases eminent for the Court to make a decision.*

KEY WORDS: TRAFFIC ECCIDENT EXPERT, TRAFFIC ACCIDENT, MISTAKES OF THE TRAFFIC ACCIDENT PARTICIPANTS

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

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

³ Saobraćajni fakultet u Beogradu, Katedra za bezbednost saobraćaja i motorna vozila, m.bozovic@sf.bg.ac.rs

1. UVOD

Veštak saobraćajno-tehničke struke Naredbom ili pak Rešenjem o veštačenju saobraćajne nezgode od Suda dobija zadatak da analizira saobraćajnu nezgodu. Nalaz i mišljenje veštaka, pored **uvodnog dela** u kome su dati osnovni podaci o nezgodi i učesnicima nezgode, i **Nalaza** u kome se analiziraju tehnički parametri nastanka, a posebno mogućnosti izbegavanja nezgode, krunisan je **mišljenjem**, u kojem je neophodno da veštak objasni koji su to propusti učesnika nezgode, odnosno šta je to učesnik učinio, a nije trebalo da učini i/ili nije učinio, a bio je dužan da učini. Jasno definisanje propusta u velikoj meri olakšava stvaranje slike o značaju i veličini propusta učesnika nezgode i na taj način pomaže kreiranju pravilnih odluka.

Osnovna uloga saobraćajno-tehničkih veštaka odnosi se na stručno tumačenje i analizu tragova (posledica) saobraćajne nezgode, otkrivanje zakonitosti njihovog nastanka i pouzdano utvrđivanje važnih okolnosti nastanka nezgode, uz obavezno davanje stručnog mišljenja. Veštak opredeljuje propuste koji mogu biti: propusti vezani za stvaranje opasne situacije, propusti vezani za mogućnost izbegavanja nezgode, propusti vezani za eventualni doprinos težini posledica nezgode.

2. DEFINISANJE PROPUSTA UČESNIKA NEZGODE – DOMEN RADA VEŠTAKA SAOBRĀAJNO-TEHNIČKE STRUKE

Često se postavlja pitanje da li analiza saobraćajne nezgode treba da obuhvati samo nalaz veštaka ili treba da pored nalaza sadrži i mišljenje veštaka. Postoje shvatanja da je domen rada veštaka saobraćajno-tehničke struke davanje nalaza kojim bi, pored osnovnih podataka, bila obuhvaćena analiza povreda učesnika nezgode, analiza oštećenja i analiza tragova nezgode, uz određivanje mesta sudara, brzine učesnika i davanje vremensko-prostorne analize saobraćajne nezgode, dok bi definisanje propusta (davanje mišljenja) predstavljalo izlazak iz domena rada veštaka saobraćajno-tehničke struke i zalazak u pravna pitanja. Sa druge strane postoje shvatanja da pored elemenata saobraćajno-tehničkog veštačenja koja su obuhvaćena nalazom, veštak ima zadatak i da da mišljenje o propustima učesnika saobraćajne nezgode.

Prema shvatanju analize saobraćajne nezgode koje je važilo na prostorima bivše SFRJ i SRJ i koje važi u Srbiji, veštak je obavezan da sudu iznese i svoje mišljenje, a ne samo da se zadrži na Nalazu. Davanje mišljenja, kao sastavnog dela Nalaza i Mišljenja, nije samo praksa već i obaveza koja je definisana ZKP-om i to kroz sledeće članove⁴:

7. Вештачење

Члан 113.

Вештачење се одређује кад за утврђивање или оцену неке важне чињенице треба прибавити налаз и мишљење од лица које располаже потребним стручним знањем.

Члан 115.

(1) Лице које се позива као вештак дужно је да се одазове позиву и да да свој налаз и мишљење у року одређеном у наредби. Рок одређен наредбом, из оправданих разлога, на захтев вештака, може се продужити.

Члан 117.

(1) Пре почетка вештачења, позваће се вештак да предмет вештачења брижљиво размотри, да тачно наведе све што запази и нађе и да своје мишљење изнесе непристрасно и у складу са правилима науке или вештине. Он ће се посебно упозорити да давање лажног исказа представља кривично дело.

Члан 119.

Налаз и мишљење вештака уноси се одмах у записник. Вештаку се може одобрити да накнадно поднесе писани налаз и мишљење, у року који му одреди орган пред којим се води поступак.

Члан 121.

(1) У записнику о вештачењу или у писаном налазу и мишљењу назначиће се ко је извршио вештачење, као и занимање, стручна спрема и специјалност вештака.

Члан 123.

Ако у мишљењу вештака има противречности или недостатака или се појави основана сумња у тачност датог мишљења, а ти се недостаци или сумња не могу отклонити поновним саслушањем вештака, затражиће се мишљење других вештака.

⁴ "Zakonik o krivičnom postupku", drugo izdanje, Službeni glasnik Beograd, 2002.

U sklopu definisanja propusta učesnika nezgode veoma je važno podvući granicu domena rada veštaka saobraćajno tehničke struke. Npr. nije redak slučaj u sudskoj praksi da učesnik oštećen u saobraćajnoj nezgodi, po okončanju najčešće krivičnog postupka, u građanskoj parnici istakne imovinsko pravni zahtev za naknadu kako materijalne, tako i nematerijalne štete. Iako osnov za dodeljivanje zahtevanih naknada obično predstavljaju precizno definisani propusti učesnika nezgode, nije redak slučaj da sudija od veštaka zahteva izražavanje vrste i težine propusta i doprinos pojedinih učesnika nezgode u procentima. Pitanje koje se time nameće je da li ovakvu odluku treba da doneše sudija na osnovu propusta opisanih od strane veštaka u Nalazu i mišljenju ili veštak treba da preuzme ulogu sudije i procentualno definiše propuste učesnika nezgode.

Veštak saobraćajno-tehničke struke definisanjem propusta učesnika saobraćajne nezgode završava Nalaz i mišljenje, dok sudija, ceneći definisane propuste i uzimajući u obzir sve ostale okolnosti, donosi presudu. Naime, procentualnim definisanje propusta učesnika nezgode veštak bi izašao iz domena rada veštaka saobraćajno-tehničke struke i radio posao za koji nije školovan, dok bi se posao sudije sveo na prosti iščitavanje ovako određenih propusta.

Primer:

Naredba suda:

Isto tako da imate u vidu i spise predmeta ovog suda [redacted] koji se dostavljaju uz ovo rješenje kao i nalaz i mišljenje vještaka saobraćajne struke [redacted]
[redacted] dipl.ing. saobraćaja iz [redacted]ja od 21.11.2007. god. i dopune nalaza i mišljenja kojeg je dao dana 8.02.2008. god. Dali prihvivate njegov nalaz i mišljenje oko procenta doprinosu nastanku saobraćajnog udesa od strane pješaka [redacted] u procentu od 25% a ako prihvivate na osnovu kojih argumenta temeljite takvo mišljenje.

Isto tako da se izjasnite ukoliko ne prihvivate navedeni nalaz i mišljenje vještaka [redacted] koji su to razlozi te zašto ste eventualno dali drugačiji nalaz i mišljenje u smislu procentualnog učešća pješaka [redacted].

Odgovor Komisije veštaka Instituta Saobraćajnog fakulteta u Beogradu:

"S obzirom da izjašnjavanje o propustima učesnika saobraćajne nezgode, izraženo u procentima, nije domen rada veštaka SAOBRĀCAJNO-TEHNIČKE struke, to Komisija veštaka Instituta Saobraćajnog fakulteta u Beogradu nije saglasna sa opredeljivanjem propusta učesnika ove saobraćajne nezgode izraženim u procentima, pa nismo nesaglasni sa Nalazom i mišljenjem veštaka [redacted] od 21.11.2007. godine....."

3. ZNAČAJ UOČAVANJA RAZLIKE IZMEĐU UZROKA I OKLNOSTI ZA PRAVILNO DEFINISANJE PROPUSTA UČESNIKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Za definisanje propusta, a prilikom analize uzroka saobraćajnih nezgoda, neophodno je napraviti razliku između uzroka i okolnosti pod kojima nastaju saobraćajne nezgode. Okolnosti pod kojima se događaju saobraćajne nezgode opisuju uslove u kojima se dogodila nezgoda, a uzroci saobraćajnih nezgoda predstavljaju razloge zbog kojih je nastala saobraćajna nezgoda⁵.

U okolnosti saobraćajnih nezgoda⁵ spadaju:

1. neodgovarajuća (nebezbedna, neprilagođena) brzina,
2. uticaj alkoholisanog stanja,
3. mokar kolovoz,
4. magla,
5. skretanje ili okretanje na putu, itd.

Uzroci saobraćajnih nezgoda su⁵:

1. iznenadno stvorena opasnost na putu,
2. pogrešna procena saobraćajne situacije,
3. greška u komunikaciji učesnika saobraćaja,
4. pogešno izveden manevr (ili pogrešan način vožnje) i
5. "viša sila" – otkaz vozila ili greška puta.

Za analizu nezgode i definisanje propusta učesnika veoma je važno uočiti razliku kada je brzina okolnost, a kada uzrok saobraćajne nezgode. U najvećem broju slučajeva saobraćajnih nezgoda brzina je okolnost, a neka druga radnja vozača je uzrok saobraćajne nezgode. Na primer, nije retka situacija da vozač na raskrsnici na kojoj je prvenstvo prolaza definisano pravilom "desne strane" ne ustupi prvenstvo u prolazu vozilu koje mu dolazi sa desne strane, a da pri tome i vozi brzinom većom od ograničene. U ovakvoj situaciji, neustupanje prvenstva u prolazu je propust vozača uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak nezgode, dok bi vožnja brzinom iznad ograničenja bila okolnost nastanka nezgode.

⁵Dragač, R., Vujanić, M., 2002. BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA II DEO, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd

Sa druge strane, postoje slučajevi kada je brzina uzrok saobraćajne nezgode. Na primer, vozač se kretao brzinom koja je veća od ograničenja, a ako bi se kretao u skladu sa ograničenjem, nezgoda bi mogla biti izbegнута, tj. do nezgode ne bi ni došlo, pa bi u ovakvoj situaciji na strani vozača stajao propust koji je u uzročnoj vezi sa nastankom nezgode.

4. DEFINISANJE PROPUSTA UČESNIKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Mišljenje veštaka predstavlja integraciju svih važnih nalaza u zaokružen i jasan stav saobraćajno-tehničkog veštaka o svim važnim uslovima i okolnostima pod kojima se dogodila nezgoda. Posebno značajan deo mišljenja odnosi se na identifikaciju i kvalifikaciju propusta učesnika u saobraćajnoj nezgodi. Da bi veštak odgovorio na Naredbu ili Rešenja Suda, te da bi njegov Nalaz i mišljenje bili zaokruženi, neophodno je da u MIŠLJENJU precizno identifikuje ko je načinio koji propust, te kako je koji propust uticao na nastanak nezgode.

Propusti učesnika nezgode mogu se klasifikovati u tri grupe:

1. **Propusti vezani za nastanak nezgode** su propusti vezani za stvaranje opasne situacije, odnosno to su propusti koji su uzročno povezani sa nastankom nezgode. Ukoliko ovakvog propusta ne bi bilo, nezgoda se ne bi ni dogodila.
2. **Propusti vezani za doprinos nastanku nezgode ili propusti vezani za mogućnost izbegavanja nezgode**, su propusti učesnika koji nisu vezani za stvaranje opasne situacije koja je za posledicu imala nezgodu, ali su propusti vezani za doprinos stvaranju opasne situacije i/ili mogućnost izbegavanja nastanka nezgode, kao opasne situacije stvorene od drugog učesnika. Ovaj propust je, takođe, u uzročnoj vezi sa nastankom nezgode, jer vozač nije učestvovao u stvaranju opasne situacije, ali je doprineo nastanku nezgode i/ili imao mogućnost izbegavanja nezgode.
3. **Propusti vezani za težinu posledica nezgode** nisu u uzročnoj vezi sa nastankom nezgode niti su u vezi sa mogućnošću izbegavanja nezgode, ali je težina posledica nezgode, zbog propusta učesnika nezgode, bila veća.

Mada se u svakom konkretnom slučaju mogu pojaviti različiti propusti koji izazivaju ili doprinose nastanku nezgode, svi postupci učesnika saobraćajne nezgode se mogu svrstati u jednu od navedenih kategorija, pri čemu su propusti kategorizovani redosledom koji ukazuje na značaj pri nastanku saobraćajne nezgode.

Veliki značaj pri definisanju propusta učesnika nezgode ima poređenje brzina koje se zasniva na analizi mogućnosti izbegavanja nezgode (po prostornom, vremenskom ili oba kriterijuma). Za analizu je nezaobilazno poređenje brzina, i to:

1. brzine kojom se kretao učesnik neposredno pre nezgode (Va),
2. dozvoljene (bezbedne) brzine (Vb) i
3. uslovno bezbedne brzine (Vu) tj. brzine pri kojoj bi nezgoda mogla biti izbegnuta.

U tom smislu, za potpuno razumevanje ove činjenice potrebno je definisati sledeće pojmove:

"Bezbedna brzina"⁵ (Vb) je najveća brzina kojom može da bude voženo vozilo za konkretne uslove koje vozač može da vidi ili predviđi ~~ima razloga da očekuje~~⁶, pa da bude u mogućnosti da blagovremeno zaustavi ili bezbedno vozi vozilo."

Uslovno brzina (Vub)⁵ je brzina pri kojoj bi vozač u iznenadno nastaloj opasnoj situaciji mogao da izbegne nezgodu⁷.

Brzina automobila u trenutku reagovanja vozača (Va)

Za analizu propusta učesnika saobraćajne nezgode, bitno je u kom se odnosu mogu pojaviti brzina kojom se kretao učesnik neposredno pre nezgode (Va), bezbedna (dozvoljena) brzina (Vb) i uslovno bezbedna brzina (Vu), tj. brzina pri kojoj bi nezgoda mogla biti izbegnuta:

1. **Va ≤ Vu** Ukoliko je ispunjena ova nejednakost to bi značilo da se vozač kretao brzinom koja je manja od uslovno bezbedne brzine (brzine pri kojoj bi nezgoda mogla biti izbegnuta), pa bi na strani vozača stajao propust koji je u uzročnoj vezi sa nastankom nezgode, jer bi pri brzini kojom se kretao imao mogućnost izbegavanja nezgode.

⁶U periodu od poslednjih 10 godina iskristalisa se termin "imao razloga da očekuje" umesto "predviđi", pa je zbog toga i u tekstu Nacrtu ZOBS-a, predviđen termin "imao razloga da očekuje", a pored toga je po sadašnjim stavovima autora to dozvoljena odnosno ograničena brzina.

⁷Prilikom tumačenja uslovne brzine (zaustavljanjem vozila), treba podrazumevati da je izračunata brzina vozila pri kojoj bi nezgoda bila izbegnuta pod uslovom za koji se računa uslovno brzina.

Primer:

**Va–Brzina AUTOBUS-a u trenutku reagovanja vozača AUTOBUS-a je 61,7 km/h
 Vu–Uslovno bezbedna brzina – brzina AUTOBUS-a pri kojoj bi vozač AUTOBUS-a preduzimanjem intenzivnog kočenja imao mogućnost da izbegne sudar je do 89,8 km/h.**

Mišljenje Komisije veštaka Instituta Saobraćajnog fakulteta u Beogradu:

"Pod ovakvim okolnostima i na strani vozača AUTOBUS-a bi, stajao propust vezan za nastanak ove nezgode, jer bi vozač AUTOBUS-a preduzimanjem forsiranog kočenja u trenutku uočavanja neosvetljene biciklistkinje imao mogućnost zaustavljanja AUTOBUS-a pre pozicije na kojoj je došlo do destabilizacije bicikla, odnosno do eventualnog sudara AUTOBUS-a sa biciklistkinjom. Naime, vozač AUTOBUS-a bi mogućnosti za izbegavanje ove nezgode pri vožnji AUTOBUS-a brzinom do 89,8 km/h, pa kako je AUTOBUS, neposredno pre nezgode vožen brzinom od 61,7 km/h to je vozač AUTOBUS-a imao tehničke mogućnosti za izbegavanje ove nezgode."

2. **Vu < Va ≤ Vb** Ukoliko je ispunjena ova nejednakost to bi značilo da se vozač kretao brzinom koja je veća od uslovno bezbedne brzine (brzine pri kojoj bi nezgoda mogla biti izbegnuta), ali u skladu sa bezbednom (dozvoljenom) brzinom, pa na strani vozača ne bilo propusta

Primer:

**Va –Brzina KOMBI-ja u trenutku reagovanja vozača KOMBI-ja je 65,2 km/h
 Vb–Bezbedna (dozvoljena) brzina – na mestu nezgode, brzina je saobraćajnim znakom ograničena do 80 km/h
 Vu–Uslovno bezbedna brzina – brzina KOMBI-ja pri kojoj bi vozač KOMBI-ja preduzimanjem intenzivnog kočenja imao mogućnost da izbegne sudar je do 57,9 km/h.**

Mišljenje Komisije veštaka Instituta Saobraćajnog fakulteta u Beogradu:

"Na strani vozača KOMBI-ja ne bi bilo propusta vezanih za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, kao ni propusta vezanih za težinu posledica ove nezgode, po našem mišljenju. Naime, vozač KOMBI-ja bi imao tehničke mogućnosti za izbegavanje ove saobraćajne nezgode samo ako bi KOMBI bio vožen brzinom do 57,9 km/h, pa kako je KOMBI bio vožen brzinom od 65,2 km/h, a u skladu sa ograničenjem brzine do 80 km/h koje je važilo u vreme i na mestu nezgode, to na strani vozača KOMBI-ja nismo našli propuste za stvaranje opasne situacije i nastanak nezgode, kao ni propuste vezane za težinu posledica ove nezgode."

- 3. Vu < Vb < Va** Ukoliko je ispunjena ova nejednakost to bi značilo da se vozač kretao brzinom koja je veća i od uslovno bezbedne (brzine pri kojoj bi nezgoda mogla biti izbegnuta) i od bezbedne (dozvoljene) brzine, pa na strani vozača ne bi bilo propusta vezanih za nastanak nezgode, ali bi stajao propust vozača vezan za težinu posledica nezgode, jer bi do nezgode došlo i ako bi se vozač kretao bezbednom brzinom.

Primer:

Va–Brzina RENAULT-a u trenutku reagovanja vozača RENAULT-a je 86,2 km/h
 Vb–Bezbedna (dozvoljena) brzina – na mestu nezgode, brzina je saobraćajnim znakom ograničena do 80 km/h
 Vu–Uslovno bezbedna brzina – brzina RENAULT-a pri kojoj bi vozač RENAULT-a preduzimanjem intenzivnog kočenja imao mogućnost da izbegne sudar je do 70 km/h.

Mišljenje Komisije veštaka Instituta Saobraćajnog fakulteta u Beogradu:

"Vožnja RENAULT-a brzinom od 86,2 km/h, umesto brzinom do 80 km/h, bila bi propust vozača RENAULT-a koji je eventualno mogao imati uticaja na težinu posledica ove nezgode, ali taj propust, po našem mišljenju, ne bi bio u uzročnoj vezi sa nastankom ove nezgode. Naime, vozač RENAULT-a bi imao mogućnost da preduzimanjem intenzivnog kočenja izbegne sudar, po našem mišljenju, ukoliko bi RENAULT bio vožen brzinom do 70 km/h. To znači da, po našem mišljenju, preduzimanjem intenzivnog kočenja, vozač RENAULT-a ne bi imao mogućnost izbegavanja nezgode ni pri brzini RENAULT-a od 80 km/h, pa na strani vozača RENAULT-a nismo našli propuste vezane za nastanak ove nezgode."

- 4. Vb ≤ Vu < Va** Ukoliko je ispunjena ova nejednakost to bi značilo da se vozač kretao brzinom koja je veća i od bezbedne (ograničene) i od uslovno bezbedne brzine (brzine pri kojoj bi nezgoda mogla biti izbegnuta), pa bi na strani vozača stajao propust koji je u uzročnoj vezi sa nastankom nezgode, jer ako bi se kretao bezbednom (dozvoljenom brzinom) nezgoda bi mogla biti izbegnuta, tj. do nezgode ne bi ni došlo.

Primer:

Va–Brzina SUZUKI-ja u trenutku reagovanja vozača SUZUKI-ja je 109 km/h
 Vb–Bezbedna (dozvoljena) brzina – na mestu nezgode, brzina je saobraćajnim znakom ograničena do 50 km/h
 Vu–Uslovno bezbedna brzina – brzina SUZUKI-ja pri kojoj bi vozač SUZUKI-ja preduzimanjem intenzivnog kočenja imao mogućnost da izbegne sudar je do 96,1 km/h.

Mišljenje Komisije veštaka Instituta Saobraćajnog fakulteta u Beogradu:

"Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova nezgoda, mišljenja smo da na strani vozača SUZUKI-ja stoje propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode".

"Naime, vozač SUZUKI-ja je imao mogućnost da preduzimanjem intenzivnog kočenja u trenutku presecanja putanje od strane FORD-a izbegne sudar sa FORD-om ukoliko bi SUZUKI bio vožen brzinom do 96,1 km/h. To znači da do nezgode ne bi došlo pri vožnji SUZUKI-ja dozvoljenom brzinom do 50 km/h, pa bi vožnja SUZUKI-ja brzinom od 109 km/h, predstavljala propust vozača SUZUKI-ja, po našem mišljenju. Tim propustom je vozač SUZUKI-ja doveo u zabludu vozača FORD-a, i taj propust je uzročno vezan za nastanak ove nezgode i težinu posledica ove nezgode, po našem mišljenju. Razlog neblagovremenog reagovanja i/ili nereagovanja vozača SUZUKI-ja nije moguće utvrditi saobraćajno – tehničkim veštačenjem, a mogao je biti posledica nepažnje, pogrešne procene i/ili nekog drugog razloga koji je van domena saobraćajno – tehničkog veštačenja i/ili kao posledica dejstva više razloga istovremeno."

S obzirom na sprovedenu analizu može se zaključiti da se bez pravilnog definisanja ograničenja brzine ne mogu pravilno definisati ni propusti učesnika nezgode ni proveriti da li je brzina bila uzrok saobraćajne nezgode, a što je jedan od važnih ciljeva saobraćajno-tehničkog veštačenja.

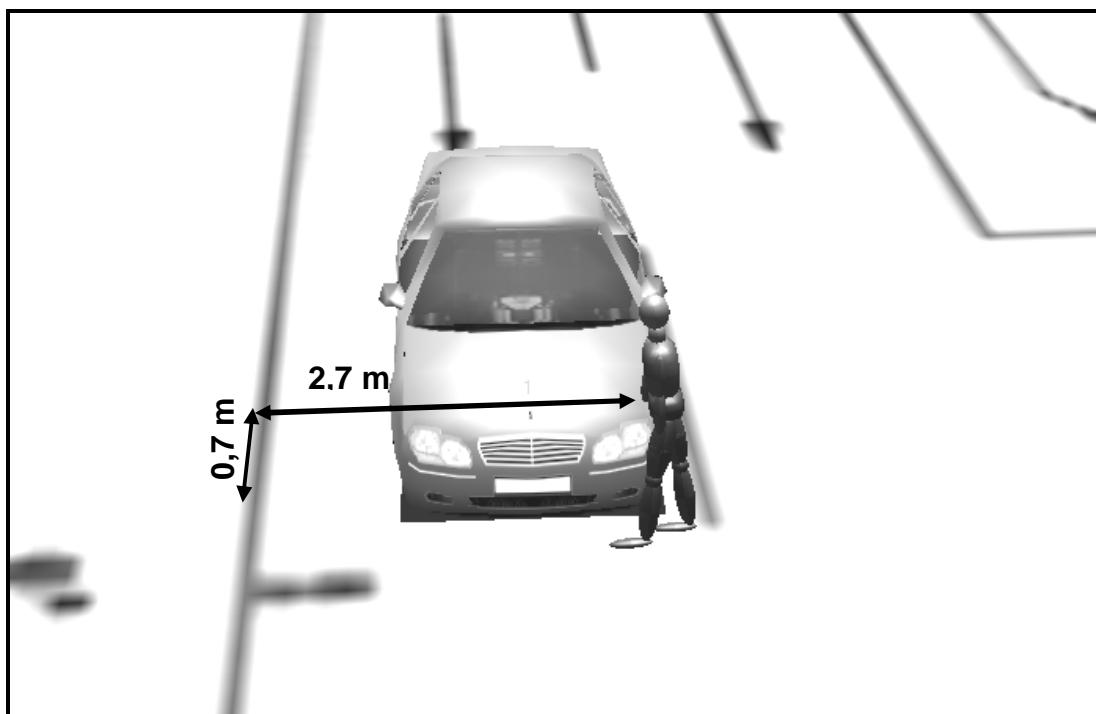
4.1 Propusti vezani za nastanak nezgode

Propusti vezani za nastanak nezgode su propusti vezani za stvaranje opasne situacije, odnosno to su propusti koji su uzročno povezani sa nastankom nezgode. Pod opasnom situacijom⁵ se podrazumeva saobraćajna situacija koja zahteva reagovanje bar jednog učesnika, u cilju izbegavanja nezgode.

Za pravilnu ocenu suda od presudnog je značaja identifikacija i precizno definisanje propusta koji su u vezi sa stvaranjem opasne situacije. Saobraćaj se odvija u određenim uslovima i po određenim saobraćajnim pravilima i načelima. Osnovno načelo koje važi u saobraćaju je "načelo poverenja". Ukoliko je učesnik odstupio od očekivanog načina ponašanja i/ili od načela poverenja i time doprineo stvaranju opasne situacije, ta radnja se može kvalifikovati kao propust koji je povezan sa stvaranjem opasne situacije. U skladu sa tim može se izdvojiti skup propusta učesnika u saobraćajnim nezgodama koji su na bilo koji način doprineli stvaranju opasne situacije.

Posebnu pažnju bi trebalo posvetiti naglim, bliskim i iznenadnim (neočekivanim) promenama saobraćajnih uslova (radnji učesnika u saobraćaju) koje učesnik nije imao razloga da očekuje u datim uslovima, odnosno za koje se ne može očekivati od konkretnih učesnika da ih očekuju. Ovakve propuste veštak će kvalifikovati kao propuste koji su uzročno povezani sa nastankom saobraćajne nezgode.

Primer:

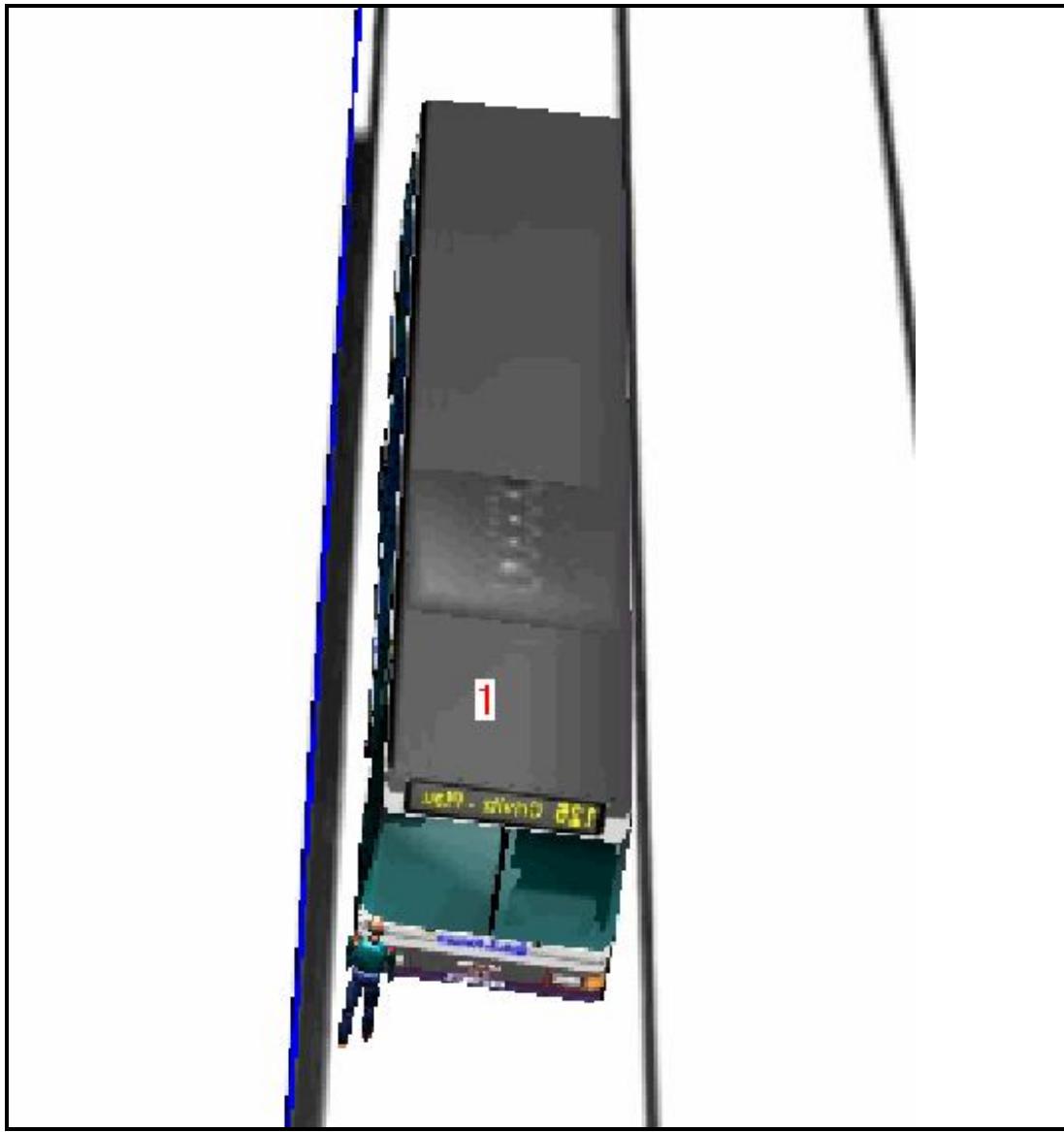


Slika br.1 - PC Crash Skica sudarnog položaja MERCEDES-a i pešaka

"Analizom svih okolnosti nastanka ove saobraćajne nezgode, mišljenja smo da je pešak neopreznim i nebezbednim pokušajem prelaska kolovoza, a ispred i u blizini nailazećeg MERCEDES-a, stvorio opasnu, blisku i pokretnu prepreku na putanji MERCEDES-a, a što je propust pešaka uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju.

Pre započinjanja i za vreme prelaska kolovoza pešak je jednostavnim osmatranjem lako mogao uočiti nailazeći MERCEDES, pa odustajanjem i/ili ustupanjem prava prvenstva u prolazu nailazećem MERCEDES-u i GOLF-u izbeći stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju. Razlog neblagovremenog uočavanja MERCEDES-a od strane pešaka se ne može utvrditi saobraćajno-tehničkim veštačenjem, a mogao je po našem mišljenju biti posledica nepažnje, pogrešne procene, nekog drugog razloga koji je van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja i/ili kao posledica dejstva više razloga istovremeno."

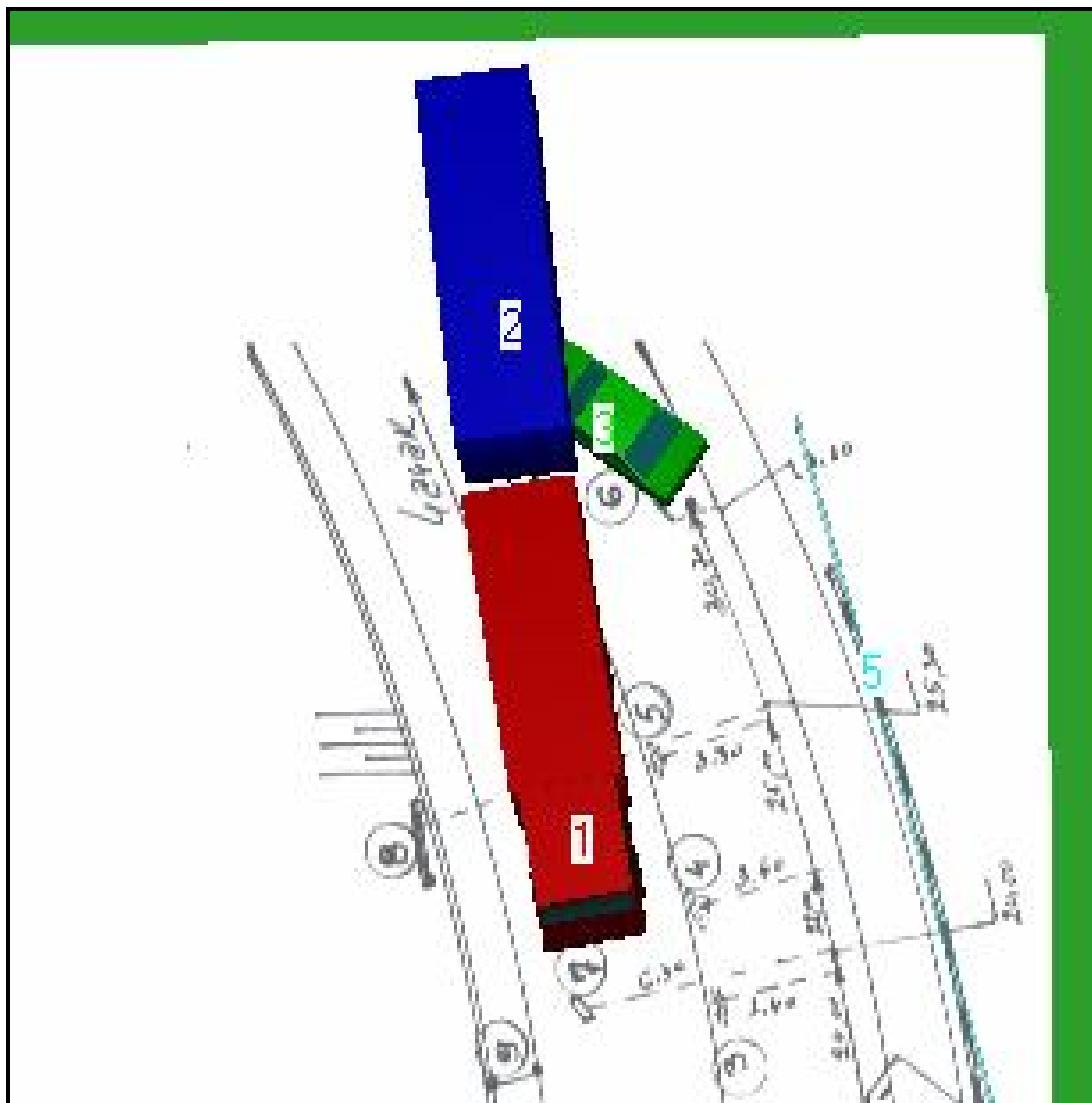
Primer:



Slika br.2 - PC Crash Skica sudarnog položaja AUTOBUS-a i pešaka

"Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda mišljenja smo da je pešak neposredno pre nezgode imao mogućnost blagovremenog uočavanja AUTOBUS-a, a time i mogućnost izbegavanja nastanka ove nezgode, po našem mišljenju, pa bi na strani pešaka stajao propust uzročno vezan za nastanak ove nezgode. Razlog neblagovremenog uočavanja AUTOBUS-a od strane pešaka se ne može utvrditi saobraćajno-tehničkim veštačenjem, a mogao je po našem mišljenju biti posledica nepažnje, pogrešne procene, štetnog dejstva alkohola, nekog drugog razloga koji je van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja i/ili kao posledica dejstva više razloga istovremeno."

Primer:

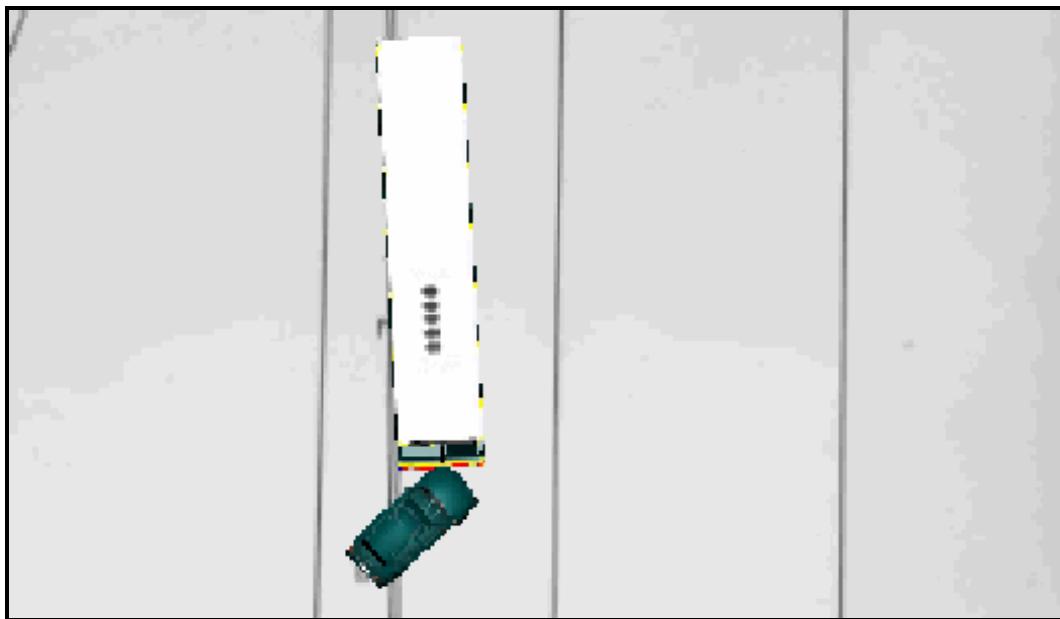


Slika br.3 - PC Crash Skica sudarnog položaja prikolice i AUDI-ja

"Analizom svih okolnosti pod kojima je nastala ova nezgoda nalazimo da je ova nezgoda nastala kao posledica prelaska prikolice na svoju levu polovinu kolovoza, odnosno polovinu kolovoza namenjenu kretanju vozila u smeru AUDI-ja.

Razlog prelaska prikolice na polovinu kolovoza namenjenu kretanju vozila u smeru AUDI-ja, ne može se pouzdano i precizno utvrditi saobraćajno tehničkim veštačenjem, a što će Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja, pri čemu napominjemo da je do prelaska prikolice na polovinu kolovoza namenjenu kretanju vozila u smeru AUDI-ja, po našem mišljenju moglo doći kao posledica gubitka stabilnosti i/ili upravljivosti prikolice, greške u upravljanju vozača kamiona, pogrešne procene vozača kamiona, eventualne neispravnosti prikolice, nekog drugog razloga i/ili kao posledica dejstva više faktora istovremeno."

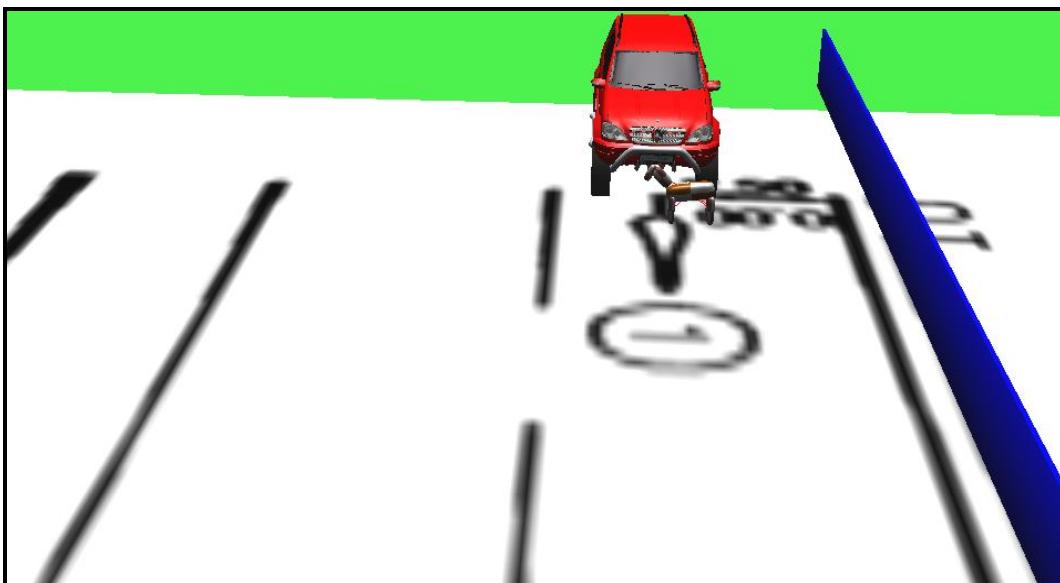
Primer:



Slika br. 4 - PC Crash Skica sudarnog položaja AUTOBUS-a i GOLF-a

"Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova nezgoda, mišljenja smo da je vozač GOLF-a preduzimanjem uključivanja i presecanjem putanje nailazećeg AUTOBUS-a, na putanji AUTOBUS-a stvorio iznenadnu, blisku, opasnu i pokretnu prepreku, a što je propust vozača GOLF-a, uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode. Vozač GOLF-a bi osmatranjem kolovoza u smeru nailazećeg AUTOBUS-a, lako mogao uočiti nailazeći AUTOBUS, pa odustajanjem od uključivanja i/ili ustupanjem prvenstva prolaza nailazećem AUTOBUS-u, mogao izbeći nastanak ove nezgode, po našem mišljenju."

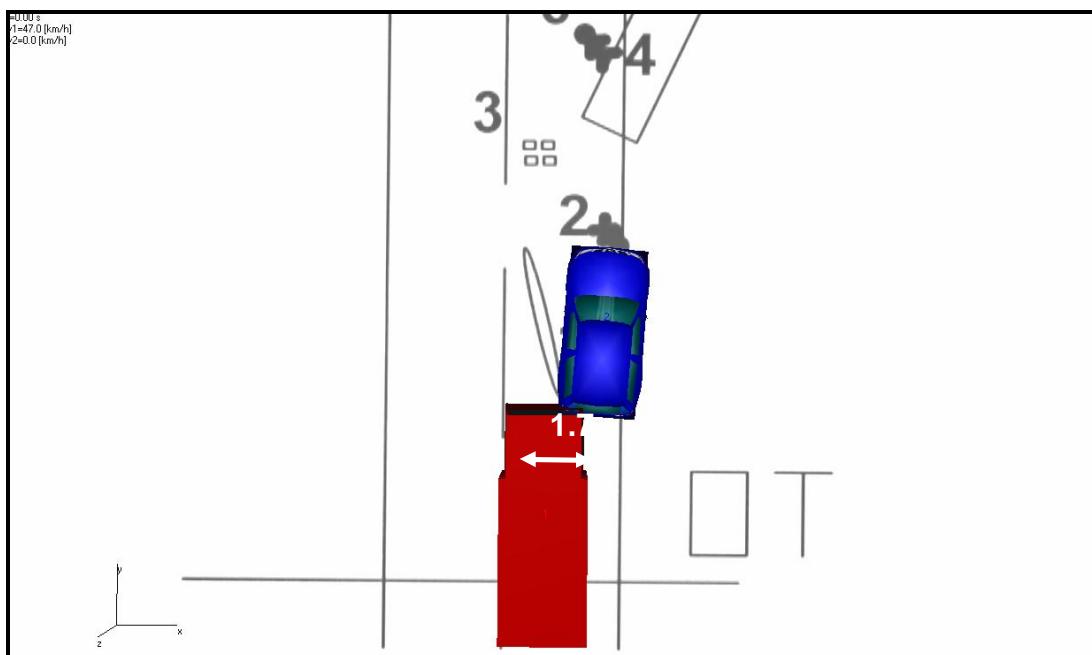
Primer:



Slika br. 5 - PC Crash Skica sudarnog položaja MERCEDES-a i divljači

Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova nezgoda, mišljenja smo da je ova nezgoda nastala kao posledica prelaska kolovoza od strane divljači. Naime, prelazak divljači ispred i u blizini nailazećeg MERCEDES-a, predstavlja opasnu blisku i iznenadnu prepreku na putanji MERCEDES-a, a što bi bilo uzročno vezano za nastanak ove nezgode, po našem mišljenju. Imajući prethodno navedeno u vidu, mišljenja smo da je na strani radne organizacije, zadužene za obezbeđenje kolovoza od prelaska divljači, stajao propust uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode.

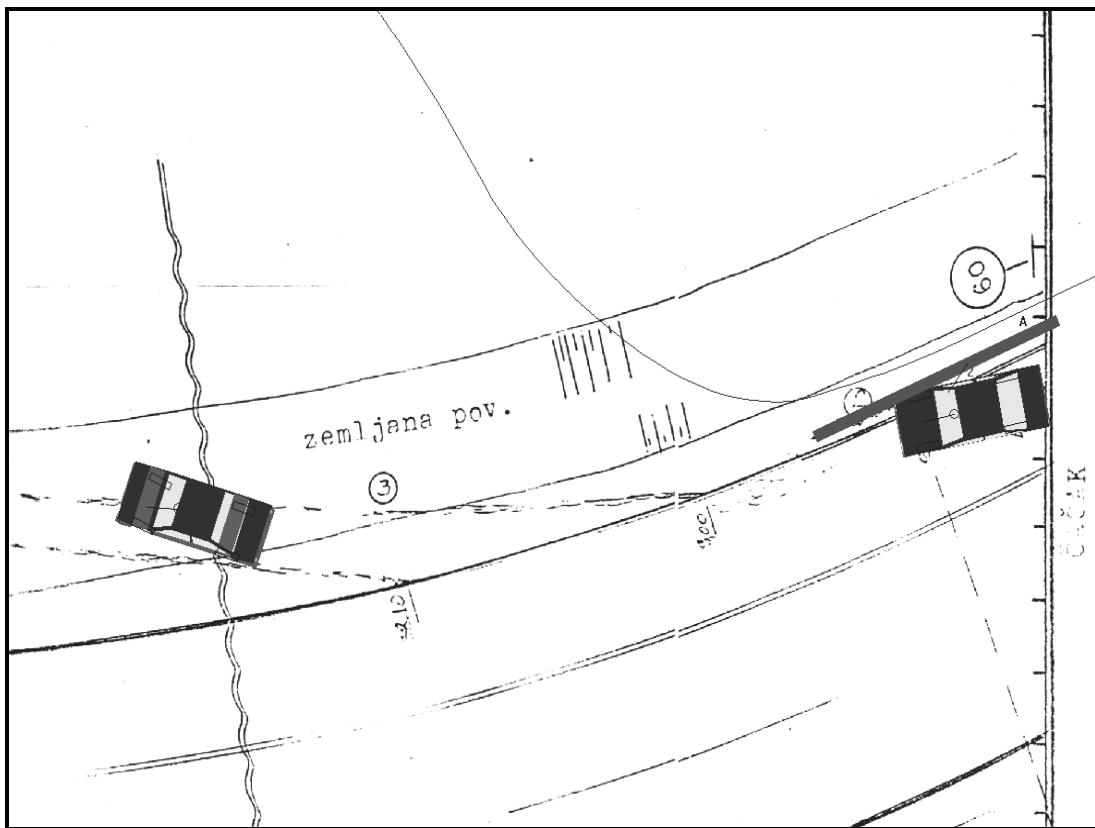
Primer:



Slika br. 6 - PC Crash skica sudarnog položaja FAP-a i NISSAN-a

"Na strani vozača FAP-a stoje propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, a zbog neblagovremenog preduzimanja zaustavljanja i/ili obilaženja NISSAN-a i pešaka, po našem mišljenju. Razlog neblagovremenog preduzimanja zaustavljanja i/ili obilaženja pešaka i zaustavljenog NISSAN-a od strane vozača FAP-a, ne može se utvrditi saobraćajno-tehničkim veštačenjem, a mogao je po našem mišljenju, biti posledica pogrešne procene, štetnog dejstva alkohola, pogrešnog načina vožnje, nekog subjektivnog razloga i/ili kao posledica više razloga istovremeno koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja, a što će Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja."

Primer:



Slika br. 6 - PC Crash skica "izletanja" vozila sa kolovoza

"Analizom svih okolnosti pod kojima je nastala ova nezgoda, mišljenja smo da na strani preduzeća i/ili odgovornog lica za održavanje ove deonice puta stoje propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, a kao posledica neposipanja kolovoza rizлом i/ili solju i/ili nepostavljanja odgovarajuće signalizacije kojom bi obavestili učesnike u saobraćaju na mogućnost pojave leda na kolovozu zbog čega je nastala opasna situacija, po našem mišljenju. Naime, predužeće i/ili odgovorno lice za održavanje ove deonice puta su bili dužni da pospu kolovoz rizлом i/ili solju i/ili da odgovarajućom signalizacijom obaveste učesnike u saobraćaju na mogućnost pojave leda na kolovozu čime bi izbegli stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju."

"U uslovima koji su bili u vreme i na mestu nezgode, mišljenja smo da bi i na strani OUP-a i/ili odgovornog lica OUP-a nadležnog za ovu deonicu puta, takođe stajali propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, a kao posledica neobaveštavanja preduzeća i/ili odgovornog lica za održavanje ove deonice puta o pojavi leda na kolovozu i/ili kao posledica neobezbeđenja i neobaveštavanja učesnika na pojavu leda na kolovozu zbog čega je nastala opasna situacija, po našem mišljenju."

4.2 Propusti vezani za doprinos nastanku nezgode ili propusti vezani za mogućnost izbegavanja nezgode

Propusti vezani za doprinos nastanku nezgode ili propusti vezani za mogućnost izbegavanja nezgode su propusti učesnika koji nisu vezani za stvaranje opasne situacije koja je za posledicu imala nezgodu, ali su propusti vezani za doprinos stvaranju opasne situacije i/ili mogućnost izbegavanja nastanka nezgode kao opasne situacije stvorene od drugog učesnika. Nezavisno od toga ko je i kako stvorio opasnu situaciju, svi učesnici u saobraćaju su dužni da preduzimaju mere u cilju izbegavanja saobraćajne nezgode. U skladu sa tim veštak treba da stručno analizira mogućnosti izbegavanja nezgode, na način koji se, u datim uslovima može očekivati od učesnika u nezgodi.

Postoji veliki broj propusta učesnika nezgode vezanih za doprinos nastanku nezgode ili mogućnost izbegavanja nezgode koji se mogu identifikovati kroz sledeće propuste: zakasnio je da preduzme neku radnju, nije preduzeo nikakve mere, nije preduzeo neku od radnji, preduzeo je pogrešnu radnju i sl. Ovi propusti su mogli da se dese pre putovanja (nije otklonjena tehnička neispravnost vozila, vozač je konzumirao alkohol, put nije odžavan), na putovanju pre stvaranja opasne situacije (vožnja velikom brzinom), na putovanju u vreme stvaranja opasne situacije (vožnja velikom brzinom, nagla promena načina kretanja, nepropuštanje pešaka ili vozila sa prvenstvom prolaza i sl.), na putovanju posle stvaranja opasne situacije (neadekvatno reagovanje u cilju izbegavanja nezgode, neblagovremeno reagovanje, izostanak reakcije i sl.).

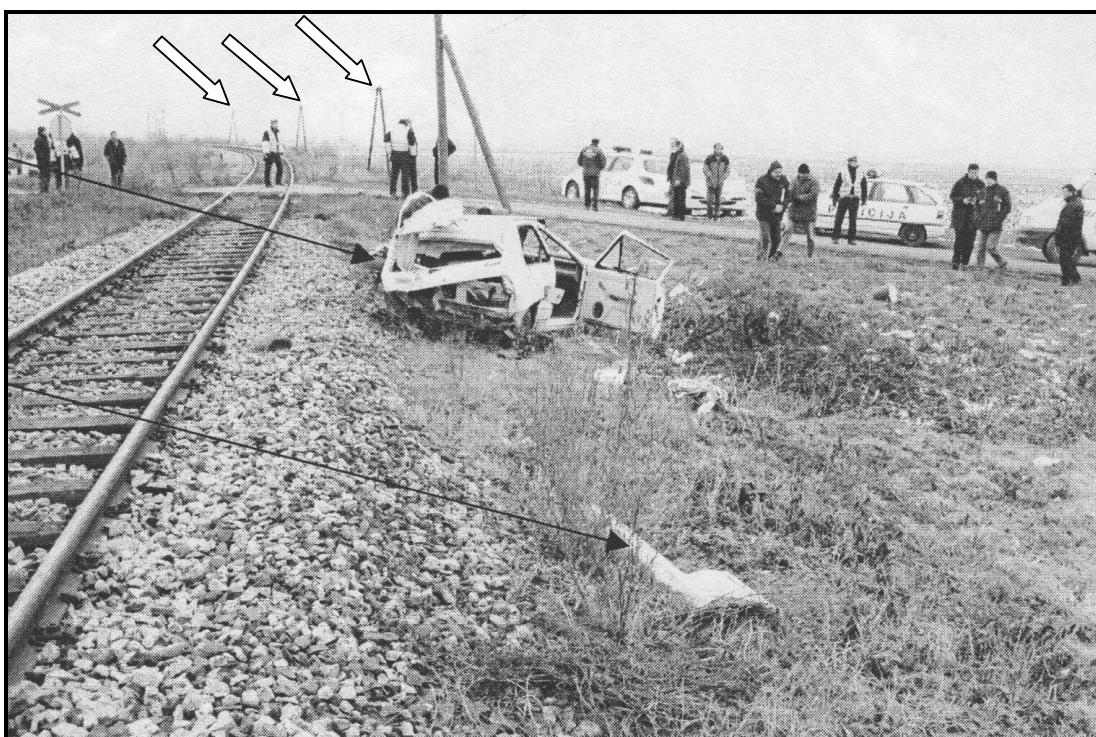
Posebno napominjemo da veštak prilikom analize nezgode treba da pođe od činjenice da je reagovanje vozača na nastalu opasnu situaciju najčešće refleksna radnja koja se ne može svesno kontrolisati, pa u skladu sa tim treba i da analizira nezgodu. Ukoliko bi se zanemarila ova činjenica uvek bi se mogao naći veliki broj mogućnosti (radnji) koje je vozač mogao da sproveده, pa da ne dođe do nezgode. U tom smislu analiza nezgode bi se svela na analizu "šta bi bilo kad bi bilo", pa bi mogli doći i do apsurdnih zaključaka kao na primer: "do nezgode ne bi došlo ako bi vozač ostao kod kuće". Nije korektno analizirati sve tehnički moguće načine izbegavanja nezgode, a ne saopštiti sudu tehnička i druga ograničenja i stručni stav veštaka o tome da li ima smisla od učesnika u saobraćaju očekivati takvo ponašanje.

U skladu sa tim veoma je važno da veštak stručno ceni okolnosti pod kojima je došlo do nezgode, ali i da razume razloge zbog kojih je vozač na određeni način reagovao u opasnoj situaciji. Naime, ukoliko je vozač refleksno reagovao kočenjem nije korektno analizirati drugačije reagovanje, a ne razumeti razloge za ovakvo reagovanje. Sa druge strane, nije korektno analizirati mogućnost da pešak brže pretrči kolovoz i izade iz putanje vozila, pa da na taj način nezgoda bude izbegnuta, nije korektno izneti da bi nezgoda bila izbegnuta ukoliko bi vozilo bilo kočeno usporenjem 20 m/s^2 jer je ovo usporenje tehnički nemoguće ostvariti na putu, nije korektno analizirati da vozač prvo malo koči, a zatim skrene uлево ili prvo malo skrene, a zatim koči, pa da na taj način nezgoda bude izbegnuta itd.

U praksi nije retka situacija da Sud od veštaka zahteva da analizira tehničke mogućnosti izbegavanja nezgode i na druge načine. U tom slučaju, veštak osim ove analize, treba i da iznese svoj stručan stav o tome da li se od vozača može očekivati takva reakcija, u datim uslovima.

Primer:

Imajući u vidu fotografije Fotodokumentacije, a posebno slike br. 7 i br. 8, mišljenja smo da je vozač JUGA imao mogućnost uočavanja nailazećeg VOZA kada se VOZ nalazio 79,2 m unazad od mesta sudara.



Slika br. 7 – Mogućnost uočavanja VOZA od strane vozača JUGA



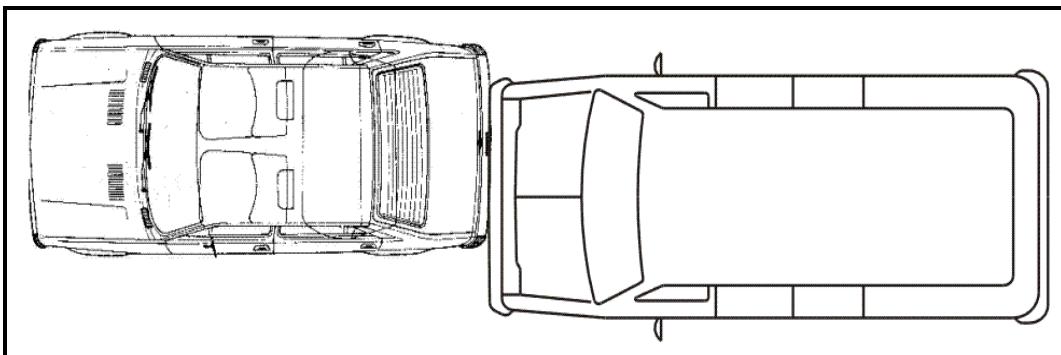
Slika br. 8 – Mogućnost uočavanja VOZA od strane vozača JUGA

"Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda, mišljenja smo da je vozač JUGA neopreznim i nebezbednim pokušajem prelaska preko pruge, a ispred i u blizini nailazećeg VOZA, stvorio opasnu, blisku i pokretnu prepreku na putanji VOZA, a što je propust vozača JUGA uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju."

"Pre započinjanja prelaska preko pruge vozač JUGA je jednostavnim osmatranjem u pravcu nailazećeg VOZA lako mogao uočiti nailazeći VOZ, pa odustajanjem od prelaska preko pruge i/ili ustupanjem prvenstva u prolazu nailazećem VOZU izbeći stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju. Razlog neblagovremenog uočavanja VOZA od strane vozača JUGA se ne može utvrditi SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIM VEŠTAČENJEM, a mogao je biti posledica nepažnje, pogrešne procene, nekog drugog razloga koji je van domena SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKOG VEŠTAČENJA i/ili kao posledica dejstva više razloga istovremeno, a što će Sud ceniti na osnovu drugih dokaza."

Ukoliko ne bi bio ispunjen uslov preglednosti prikazan u PRAVILNIKU O NAČINU UKRŠTANJA ŽELEZNIČKE PRUGE I PUTA, tada bi i na strani odgovornog lica i odgovornr radne organizacije stajali propusti koji bi mogli doprineti nastanku ove nezgode.

"Na strani mašinovođe nismo našli propuste uzročno vezane za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode."

Primer:

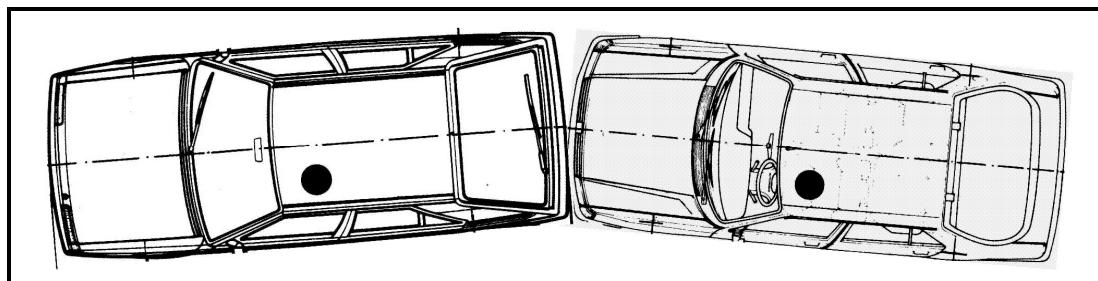
Slika br. 9 –Prikaz međusobnog položaja Z-101 i kombija u trenutku sudara

"Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda, mišljenja smo da je stajanjem neosvetljene Z-101 na kolovozu, na putanji kombija stvorena neočekivana, opasna i teško uočljiva prepreka, a što bi bio propust vozača Z-101 uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode.

Patrola MUP-a nije trebalo da zaustavlja patrolni automobil sa uključenim oborenim svetlima usmerenim ka nailazećem kombiju, jer je na taj način vozaču kombija bila umanjena mogućnost uočavanja zaustavljene Z-101, kako zbog ometanja nastalog uključenim oborenim svetlima automobila MUP-a, tako i zbog nemogućnosti uključivanja velikih svetala od strane vozača kombija. Imajući to u vidu, zaustavljanje automobila MUP-a sa uključenim oborenim svetlima usmerenim ka nailazećem kombiju bi bio propust kojim je patrola MUP-a doprinela stvaranju opasne situacije i nastanku ove nezgode, po našem mišljenju."

Primer:

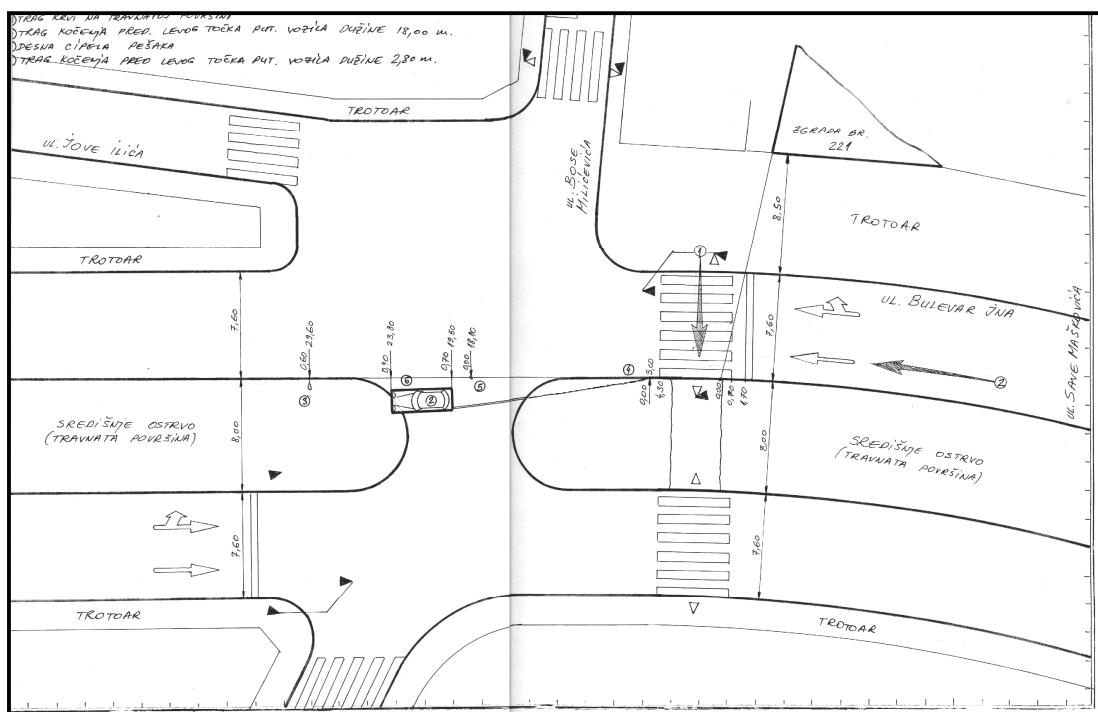
Slika br. 10 – Bliži izgled mesta nezgode PEUGEOT-a i CITROEN-a



Slika br. 11 - Skica sudarnog položaja PEUGEOT-a i CITROEN-a

"Imajući u vidu da se prema Zapisniku o Uviđaju nezgoda dogodila na magistralnom putu, rezervisanom za saobraćaj motornih vozila, a da je kolovoz bio prekriven snegom, to bi i na strani RO zadužene za održavanje puta takođe stajao propust koji bi doprineo stvaranju opasne situacije."

Primer:



Slika br. 12 - Skica lica mesta

"Analizom svih okolnosti nastanka ove nezgode mišljenja smo da je ova nezgoda nastala kao posledica nebezbednog pokušaja pretrčavanja kolovoza od strane pešaka neposredno ispred i u blizini nailazećeg MERCEDES-a, čime je pešak stvorio opasnu, blisku, pokretnu i iznenadnu prepreku, a što bi bio propust pešaka uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode. Nije bilo dozvoljeno, po našem mišljenju, da se pešak zadržava na delu kolovoza i da prelazi kolovoz kada mu je to svetlosnim signalom na semaforu, a prema saglasnim navodima svedoka bilo zabranjeno. Pešak je imao mogućnost da se jednostavnim osmatranjem u smeru nailazećeg MERCEDES-a uveri da radnju pretrčavanja kolovoza ne može izvršiti na bezbedan način, pa odustajanjem od prelaska kolovoza i ili ustupanjem prvenstva prolaza nailazećem MERCEDES-u izbegne nastanak ove nezgode, po našem mišljenju."

"Pod ovakvim oknostima, u situaciji ka je za vozača MERCEDES-a bio uključen zeleni signalni pojam, vožnja MERCEDES-a brzinom od 66 km/h umesto brzinom do 40 km/h, predstavlja bi propust vozača MERCEDES-a koji, po našem mišljenju, ne bi bio vezan za stvaranje opasne situacije, ali bi bio vezan za mogućnost izbegavanja ove nezgode. Naime, ukoliko bi MERCEDES bio vožen dozvoljenom brzinom do 40 km/h, umesto brzinom od 66 km/h, tada bi vozač MERCEDES imao mogućnost da reagovanjem na isti način zaustavi MERCEDES 27,1 m ispred (pre) mesta sudara sa pešakom, pa pri nepromjenjenom načinu kretanja i putanjii MERCEDES-a i pešaka ne bi došlo do nastanka ove nezgode."

4.3 Propusti vezani za težinu posledica nezgode

Propusti vezani za težinu posledica nezgode su propusti koji nisu u uzročnoj vezi sa nastankom nezgode, niti su u vezi sa mogućnošću izbegavanja nezgode, ali su povezani sa težinom posledica nezgode. Svi učesnici u saobraćaju, a posebno učesnici u saobraćajnim nezgodama, dužni su da se ponašaju tako da smanje posledice, eventualnih, saobraćajnih nezgoda.

Nije retka situacija u kojoj se vozač kreće brzinom koja je veća od brzine pri kojoj bi nezgoda mogla biti izbegнута, ali ukoliko bi se vozač kretao bezbednom (dozvoljenom) brzinom do nezgode bi došlo, pa na strani vozača ne bi bilo propusta vezanih za nastanak nezgode, niti za mogućnost izbegavanja nezgode, ali bi stajao propust vozača vezan za težinu posledica nezgode, jer bi do nezgode došlo i ako bi se vozač kretao bezbednom (dozvoljenom) brzinom. Brojni su propusti učesnika u saobraćajnim nezgodama koji se mogu dovesti u vezu sa veličinom posledica, pa bi veštak trebalo, kad-god je to moguće, da se izjasni, da li je neki od propusta doprinoeo ili mogao doprineti da posledice budu veće.

Postavlja se pitanje da li na strani vozača стоји propust uzročno vezan za stvaranje opasne situacije ili propust vezan za težinu posledica, u situaciji kada je na nekoj deonici puta ograničenje brzine do 60 km/h, a vozač se kreće vozilom brzinom od 100 km/h, pri čemu bi nezgodu mogao da izbegne, ako bi se kretao brzinom do 50 km/h. Pred veštaka se postavlja pitanje, da li bi brzina bila uzrok nezgode i doprinos težini posledica ili ne? Naime, ukoliko bi se vozilo kretalo dozvoljenom brzinom do 60 km/h udarilo bi u pešaka brzinom oko 40 km/h, a krećući se brzinom od 100 km/h udarilo je u pešaka brzinom sa 100^8 km/h.

8 Ukoliko vozila istih karakteristika počnu kočenje u istoj tački, na zaustavnom putu vozila koje se kreće 50 km/h, vozilo koje se kreće 60 km/h će usporiti na 40 km/h, a vozilo koje se kreće brzinom 100 km/h na tom putu neće ni početi da koči! Drugim rečima, ako bi vozač vozila koje se kreće 50 km/h izbegao prepreku zaustavivši se neposredno ispred prepreke, onda bi vozilo koje se na početku kretalo 60 km/h udarilo prepreku brzinom oko 40 km/h, a vozilo koje se kretalo 100 km/h udarilo bi prepreku nepromjenjenom brzinom.

U ovakvoj situaciji na strani vozača ne bi bilo propusta uzročno vezanih za nastanak nezgode, ali bi stajali propusti vezani za težinu posledica nezgode. Veštak saobraćajno tehničke struke ne bi trebalo da, na osnovu svojih stručnih znanja, pouzdano tvrdi da neko ne bi poginuo, ako bi vozilo bilo voženo brzinom 60 km/h, umesto 100 km/h. Međutim, veštak bi imao razloga da iznese mišljenje da bi ukupne posledice (štete, troškovi i gubici), u tom slučaju, bile manje ("po mome mišljenju").

Veštak bi, u najmanju ruku, trebalo da identifikuje propuste koji bi mogli biti u vezi sa veličinom posledica. U svakom slučaju, sud će ceniti da li će ili neće prihvati mogućnost da neki propust povećava posledice. Veštak može pomoći суду da ispravno ceni ovu oklност, tako što će navesti raspoložive rezultate naučnih istraživanja o smrtnosti pešaka i drugih učesnika pri različitim sudarnim brzinama.

Kada govorimo o propustima učesnika u saobraćajnim nezgodama koji se mogu dovesti u vezu sa težinom posledica značajno mesto zauzimaju propusti učesnika vezani za nekorišćenje zaštitne opreme (pojas, kaciga, sedište za decu ...). Naime, nije retka situacija da učesnik saobraćajne nezgode ispostavi zahtev za naknadu, a zbog povreda glave zadobijenih u saobraćajnoj nezgodi koje su mogle biti izbegнуте upotreborom zaštitne opreme. U skladu sa tim, u pojedinim zemljama EU, osiguravajuća društva ne vrše isplatu nematerijalnih troškova, ukoliko se utvrdi da vozač ili putnici nisu koristili zaštitnu opremu.



Slika br. 13 – Oštećenja prednjeg vetrobranskog stakla

Posebno je teško definisati veličinu propusta ukoliko veštaci različitih profila pojedinačno i nezavisno analiziraju nezgodu. Precizniji rezultati bi se eventualno mogli postići zajedničkim multidisciplinarnim analizama (npr. lekara i tehničkih veštaka).

Primer:



Slika br. 14 – Oštećenja krova JUGA u prednjem središnjem delu



Slika br. 15 – Oštećenja točka upravljača JUGA

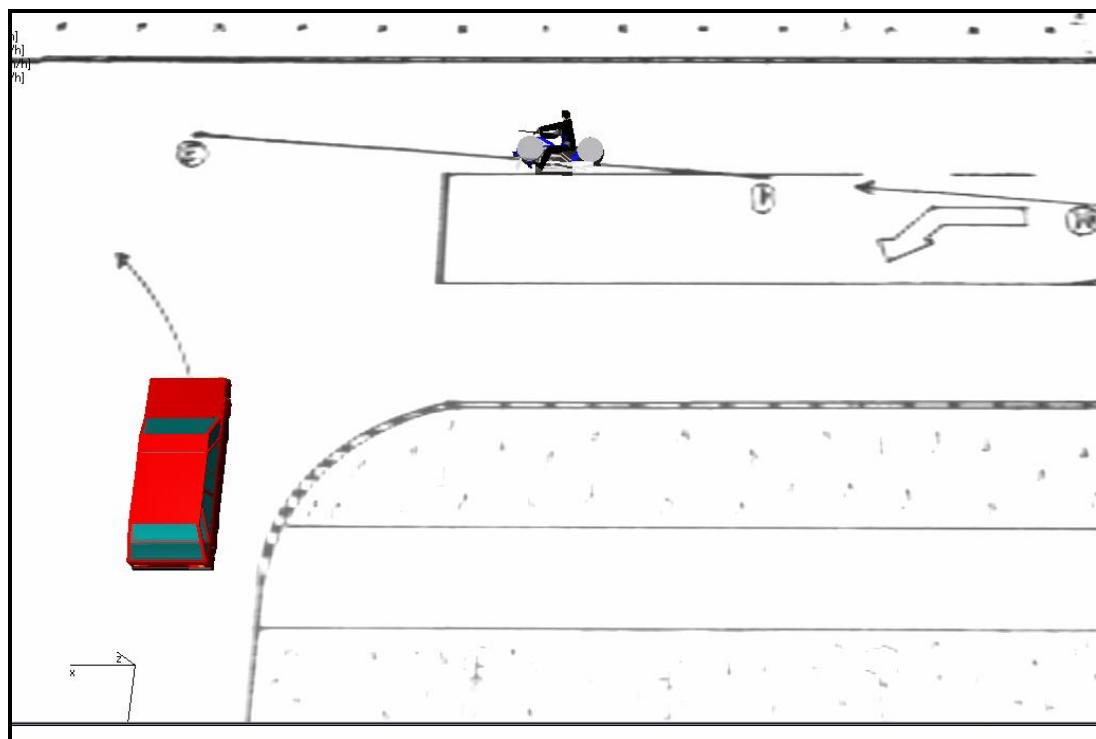
U ovoj nezgodi povrede u vidu ugruvavanja kostiju grudnog koša i ogrebotine po licu zadobio je XXX XXX vozač JUGA - 55.

Povrede u vidu razorenja po život važnih moždanih centara zadobio je XXX XXX koji je sedeo na prednjem sedištu JUGA-55. Suvozač kao i vozač, nisu koristili sigurnosne pojaseve, što odgovara povredama vozača i suvozača.

"Do ovakve povrede glave suvozača ne bi došlo u slučaju ako bi suvozač bio vezan sigurnosnim pojasmom, pa smo mišljenja da je propust vozača i suvozača JUGA zbog toga što nisu bili vezani. Tim propustima su uticali na težinu posledica ove nezgode koje bi bile znatno manje u slučaju da su bili vezani sigurnosnim pojasevima."

"Na osnovu analize oštećenja JUGA nalazimo da je krov JUGA utisnut na srednjem delu više nego na desnom kraju, ali je vozač JUGA pretrpeo lakše povrede od suvozača koji je smrtno stradao zbog povreda glave."

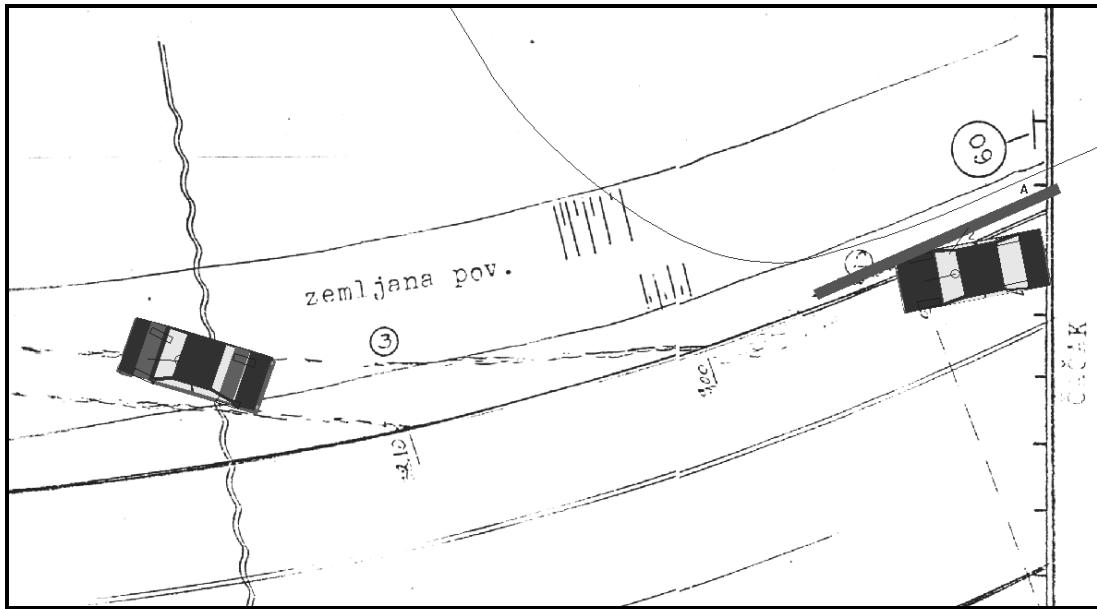
Primer:



Slika br. 16 – Vožnja KAVASAKI-ja bez zaštitne kacige na glavi

"Vožnja KAVASAKI-ja bez zaštitne kacige na glavi bi bio propust vozača KAVASAKI-ja, koji ne bi bio uzročno vezan za nastanak ove saobraćajne nezgode, ali bi imao uticaja na težinu nastalih posledica, po našem mišljenju."

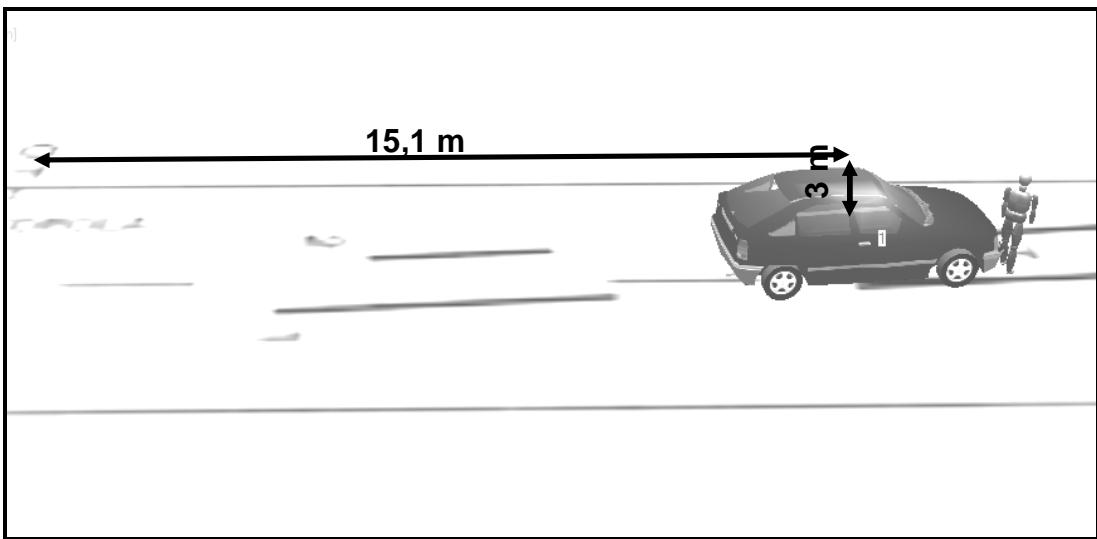
Primer:



Slika br. 17 – PC Crash skica "izletanja" vozila sa kolovoza

Prema Zapisniku o Uviđaju "Sa desne strane kolovozane ne postoji kolobran, niti zaštitna ograda", a uzimajući u obzir i Fotografije mesta nezgode od 20.07.2004. godine koje se nalaze u Spisu, na mestu nezgode nije postojala zaštitna ograda, pa ukoliko Sud bude smatralo da je trebalo da na mestu nezgode sa leve strane kolovoza bude postavljena zaštitna ograda, tada bi, na strani preduzeća i/ili odgovornog lica za održavanje ove deonice puta stajali i propusti vezani za težinu posledica ove negode, po našem mišljenju.

Primer:



Slika br. 18 – PC CRASH Skica sudarnog položaja OPEL-a i pešaka

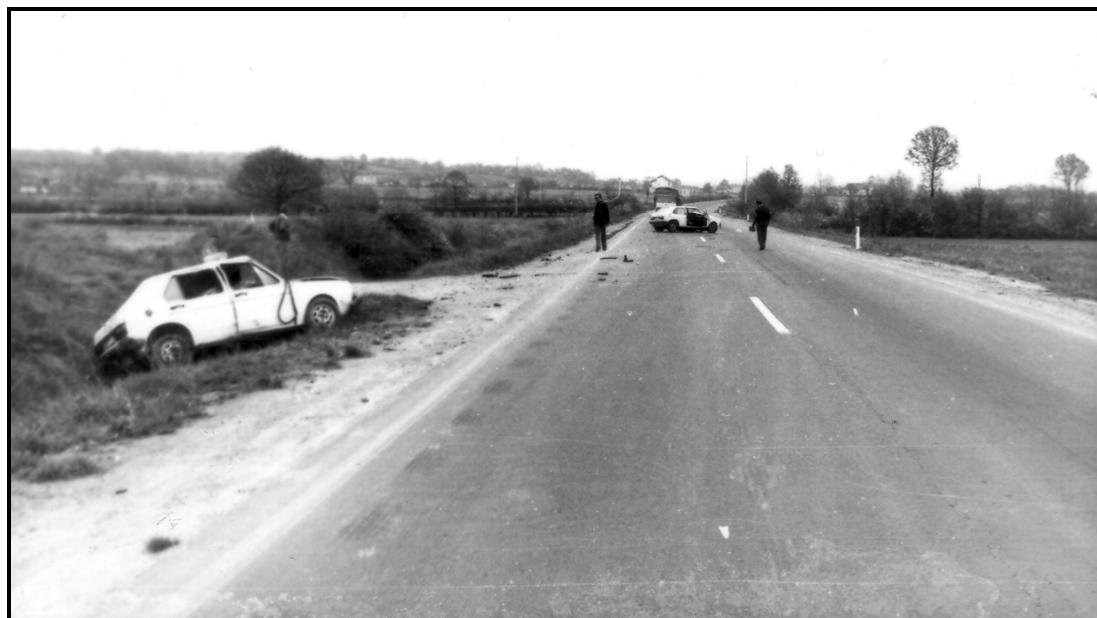
"U vreme i na mestu nezode brzina je ograničena saobraćajnim znakom "ograničenje brzine do 50 km/h".'

Primenom programa PC CRASH brzina OPEL-a u trenutku sudara sa pešakom bila bi 63 km/h, a brzina pešaka u trenutku sudara 6,8 km/h, a što smo i koristiti za dalju analizu ove nezgode. Imajući u vidu da kod tragova kočenja dužih od 20 m i pri brzinama većim od 60 km/h, dolazi do pada učinka ostvarenog kočenja, to bi brzina OPEL-a na početku traga kočenja bila 71,2 km/h, dok bi brzina OPEL-a u trenutku reagovanja vozača bila 72,8 km/h.

Od trenutka reagovanja vozača OPEL-a kočenjem do sudara sa pešakom, OPEL bi prešao put dužine 31,8 m, pa bi vozač OPEL-a reagovanjem kočenjem sa istog mesta i na isti način imao mogućnost izbegavanja sudara sa pešakom na putu dužine 31,8 m, ako bi neposredno pre nezgode OPEL bio vožen brzinom do 46,8 km/h, pa smo imajući to u vidu našli da vozač OPEL-a ne bi imao mogućnost da izbegne sudar sa pešakom na putu dužine 31,8 m, ukoliko bi OPEL bio vožen dozvoljenom brzinom do 60 km/h.

Vožnja OPEL-a brzinom od 72,8 km/h, umesto brzinom do 60 km/h, ne bi predstavljala propust vozača OPEL-a, uzročno vezan za nastanak ove nezgode, po našem mišljenju, jer vozač OPEL-a ne bi imao tehničku mogućnost da preduzimanjem intenzivnog kočenja izbegne sudar sa pešakom ukoliko bi OPEL bio vožen brzinom do 60 km/h, jer bi i pri vožnji dozvoljenom brzinom do 60 km/h, do sudara OPEL-a i pešaka došlo. Vožnja OPEL-a brzinom od 72,8 km/h, umesto brzinom do 60 km/h, po našem mišljenju, mogla bi eventualno predstavljati propust vozača OPEL-a vezan za težinu posledica ove nezgode."

Primer:



Slika br. 19 – Bliži izgled mesta sudara BG GOLF i GM GOLF

"Detaljnom analizom materijalnih elemenata iz Spisa mišljenja smo da su neposredno pre sudara BG GOLF i GM GOLF mogli biti kočeni, a što je saglasno izjavama vozača BG GOLF-i GM GOLF-a. Kako pre mesta nezgode nisu nađeni tragovi kočenja, mišljenja smo da su BG GOLF i GM GOLF mogli biti kočeni".

"Detaljnom analizom materijalnih elemenata iz Spisa nalazimo da su, u uslovima u kojima je na mestu nezgode kolovoz Ibarskog puta bio SUV (Zapisnik o Uviđaju), BG GOLF i GM GOLF mogli ostvariti maksimalnu vrednost usporenja koje je uslovljeno tehničkim karakteristikama njihovih kočionih sistema. Kako u Spisu nismo našli izveštaj o merenju kočionih sila BG GOLF-a i GM GOLF-a, a takođe kako nemamo podatke koji bi nas upućivali na mogućnost da kočioni sistemi ovih vozila nisu bili ispravni, to smo mišljenja da su za slučaj suvog kolovoza BG GOLF i GM GOLF pre sudara mogli ostvariti usporenje od najmanje $5,4 \text{ m/s}^2$."

"Ukoliko bi Sud bio mišljenja da je vozač GM GOLF-a uočio BG GOLF na rastojanju koje bi mu omogućilo da pre sudara ostvari maksimalnu vrednost usporenja tada bi na strani vozača GM GOLF-a stajao propust vezan za težinu posledica ove nezgode, po našem mišljenju. Naime, u tom slučaju vozač GM GOLF-a intezivnim kočenjem, nije mogao izbeći nastanak ove nezgode, ali bi na taj način smanjio težinu posledica ove nezgode."

Primer:



Slika br. 20 – Oštećenja YUGA

U ovoj saobraćajnoj nezgodi, putnik – dete XXX XXX, koja se u vreme nezgode navodno nalazila na zadnjem sedištu je zadobilo povrede sa smrtnim ishodom...

Nakon sudara YUGA i TEGLJAČA došlo je do ispadanja putnika sa zadnjeg sedišta YUGA ...

Vožnja deteta uzrasta 17 meseci, na zadnjem sedištu bez odgovarajuće bezbednosne opreme – sedišta, bi bio propust vezan za težinu posledica ove nezgode, po našem mišljenju.

5. ZAKLJUČAK

Mišljenje veštaka predstavlja integraciju svih važnih nalaza u zaokružen i jasan stav saobraćajno-tehničkog veštaka o svim važnim uslovima i okolnostima pod kojima se dogodila nezgoda. Posebno značajan deo mišljenja odnosi se na identifikaciju i kvalifikaciju propusta učesnika u saobraćajnoj nezgodi, gde veštak precizno identificuje ko je načinio koji propust, te kako je koji propust uticao na nastanak nezgode i posledice.

Veštak je obavezan da sudu iznese i svoje mišljenje, a ne samo da se zadrži na nalazu pri čemu davanje mišljenja, kao sastavnog dela nalaza, nije samo praksa već je to i obaveza koja je definisana Zakonom, a najčešće i Naredbom, odnosno Rešenjem suda.

Za pravilno definisanje propusta veoma je važno precizno uočiti razliku imeću okolnosti i uzroka pod kojima se nezgode događaju. Pri definisanju propusta učesnika saobraćajne nezgode, nezaobilazno je i poređenje brzina, i to:

1. brzine kojom se kretao učesnik neposredno pre nezgode (Va),
2. dozvoljene (bezbedne) brzine (Vb) i
3. uslovno bezbedne brzine (Vu) tj. brzine pri kojoj bi nezgoda mogla biti izbegнута.

Propusti učesnika nezgode klasifikovani su u tri grupe:

1. propusti vezani za stvaranje opasne situacije,
2. propusti vezani za doprinos nastanku nezgode ili propusti vezani za mogućnost izbegavanja nezgode,
3. propusti vezani za eventualni doprinos težini posledica nezgode.

Pri definisanju propusta koji su **uzročno povezani sa nastankom saobraćajne nezgode**, posebnu pažnju treba posvetiti naglim, bliskim i iznenadnim (neočekivanim) promenama saobraćajnih uslova (radnji učesnika u saobraćaju) koje drugi učesnik u saobraćaju nije imao razloga da očekuje u datim uslovima.

Kada definiše **propuste vezane za mogućnost izbegavanja nezgode**, veštak treba da stručno analizira mogućnosti izbegavanja nezgode, na način koji se, u datim uslovima može očekivati od učesnika u nezgodi, (zakasnio je da preduzme neku radnju, nije preduzeo nikakve mere, nije preduzeo neku od radnji, preduzeo je pogrešnu radnju i sl). U skladu sa tim veoma je važno da veštak analizira okolnosti pod kojima je došlo do nezgode, ali i da razume razloge zbog kojih je vozač na određeni način reagovao u opasnoj situaciji. Nije korektno analizirati sve tehnički moguće načine izbegavanja nezgode, a ne saopštiti sudu tehnička i druga ograničenja i stručni stav veštaka o tome da li ima smisla od učesnika u saobraćaju očekivati takvo ponašanje.

Kada govorimo o **propustima vezanim za težinu posledica** veoma je važno da veštak identifikuje propuste koji bi mogli biti u vezi sa veličinom posledica. Veštak saobraćajno-tehničke struke bi samo u specijalnim slučajevima, na osnovu svojih stručnih znanja, mogao da tvrdi da neko ne bi poginuo, ako ne bi bilo određenih propusta. Veštak bi mišljenje da bi povrede bile lakše ili bi ukupne materijalne posledice (štete, troškovi i gubici) bile manje, trebalo da obrazloži i kad je to moguće, potkrepi relevantnim naučnim istraživanjima. Sud će ceniti da li će ili neće prihvati da je zbog nekog propusta došlo do većih posledica.

LITERATURA

- [1.] Vujanić, M., 2001. ZBIRKA ZADATAKA IZ BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA SA PRAKTIKUMOM, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd.
- [2.] Vujanić, M., B. Antić i D. Pešić: "Analiza propusta učesnika saobraćajne nezgode na raskrsnici puteva različite važnosti", Četvrti naučni stručni skup sa međunarodnim učešćem – Veritas, Budva, 2004.
- [3.] Dragač, R., Vujanić, M., 2002. BEZBEDNOST SAOBRAĆAJA II DEO, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd.
- [4.] Dragač, R., 2000. BEZBEDNOST DRUMSKOG SAOBRAĆAJA III DEO, Saobraćajni fakultet u Beogradu, Beograd.
- [5.] Lipovac, K., "Veštačenje u svetu kvalifikacije i kvantifikacije propusta kod saobraćajnih nezgoda", Časopis udruženja sudske vještaka Republike Srbije – VJEŠTAK, br. 1, maj 2000.
- [6.] Lipovac, K. (2000), Analiza propusta vozača koji su učestvovali u saobraćajnim nezgodama u funkciji unapređenja obuke vozača. Aranđelovac: Zbornik radova Stručni skup Poslovnog udruženja auto škola Jugoslavije.
- [7.] Pešić, D., Poboljšanje vozača u funkciji bezbednosti saobraćaja, Diplomski rad, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2006.
- [8.] Nalazi i mišljenja Instituta Saobraćajnog fakulteta u Beogradu
- [9.] "Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima", dvadesetdruge izdanje, Službeni list Srbije i Crne Gore, Beograd, 2003.
- [10.] "Zakonik o krivičnom postupku", drugo izdanje, Službeni glasnik Beograd, 2002.
- [11.] Nacrt Zakona o bezbednosti saobraćaja.