

ОД ПРОЦЕНЕ ДО ТВРДЊЕ – НАЧИН ИЗРАЖАВАЊА СТАВОВА ВЕШТАКА ПРИ ИЗРАДИ САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКОГ ВЕШТАЧЕЊА

FROM ESTIMATION TO STATEMENT – THE WAYS OF EXPRESSING ATTITUDES DURING TRAFFIC ACCIDENT ANALYSES

Крсто ЛИПОВАЦ¹, дипл. инж; Милан ВУЈАНИЋ, дипл. инж²;
Миладин НЕШИЋ³, дипл. инж.

Резиме: У раду је направљен покушај усаглашавања градације ставова вештака, у складу са основама на којима почивају ови ставови, а све у циљу што бољег разумевања вештака и суда. Градација ставова вештака би требало да се врши у зависности од садржаја и квалитета расположивих списка, од нивоа објективних научних знања у време анализе незгоде, од нивоа знања и искуства вештака да примени што шире знања при анализи незгоде, од примењене технологије у анализи незгоде и од вештине и искуства вештака да из списка издвоји и вешто користи релевантне информације. Приказана је петостепена скала изражавања ставова вештака: мислим, налазим, тврдим, поуздано тврдим и категорички тврдим. Очекује се да она унапреди поступак анализе саобраћајних незгоде, а посебно да уједначи начин изражавања ставова вештака и допринесе бољем разумевању суда и вештака. Напомињемо да је овај рад написан на основу ранијих радова аутора а посебно је готово непромењен рад⁴ са предходног симпозијума, а поновљен је због значаја теме.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: ВЕШТАЧЕЊЕ САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ, ВЕШТАК, ГРАДАЦИЈА СТАВОВА ВЕШТАКА, СУДСКИ ПОСТУПАК, ПЕТОСТЕПЕНА СКАЛА, ПРОПУСТИ УЧЕСНИКА НЕЗГОДЕ.

Abstract: In this paper we tried to harmonize gradation of the opinion of experts, having in mind the basis those opinions are built on, and all that in order to understand an expert and the Court better. The gradation of the expert's opinions should be done depending on the content and quality of documents available, the level of objective scientific knowledge at the time the accident had happened, the level of knowledge and experience of the expert to employ wide range of knowledge while analysing the accident, the technology used to analyse the accident and the skill and experience of the expert to choose and use wisely relevant information from the documents. Five-level scale of the way experts express themselves, is shown: I think, I find, I claim, I insist and I strongly insist. It is expected that the scale should improve the process of analysing traffic accidents, specially to even the way experts express their opinion and to contribute to the better understanding of the Court and the experts. This paper is based on earlier papers and paper is rewritten because of importance.

KEY WORDS: TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISE, GRADATION OF THE EXPERTS OPINION, THE PROCESS IN THE COURT, FIVE-LEVEL SCALE, MISTAKES OF THE TRAFFIC ACCIDENT PARTICIPANTS

¹ Проф. др Крсто Липовац, дипл. инж., Криминалистичко-полицијска академија у Београду, K.Lipovac@gmail.com

² Проф. др Милан Вујанић, дипл. инж., Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, m.vujanic@sezampro.rs

³ mr Миладин Нешић, дипл. инж. асистент, Криминалистичко-полицијска академија, Земун, [MiladinNesic@gmail.com](mailto>MiladinNesic@gmail.com)

1. УВОД

Законска дефиниција вештачења је:

Вештачење се одређује кад за утврђивање или оцену неке важне чињенице треба прибавити налаз и мишљење од лица које располаже потребним стручним знањем;⁴

јер је јасно да постоји потреба да се у судском поступку важне чињенице утврде или, у најмању руку, оцене. За такву сврху се ангажује „лице које располаже потребним стручним знањима“, али које има и вештину. Поставља се међутим питање, шта се то подразумева под терминима „утврдити“ односно „оценити“ и шта се очекује од вештака односно шта вештак може да помогне за поступке „утврдити“ односно „оценити“.

Према ЗКП-у⁵ се тражи да

„... вештак ... предмет вештачења брижљиво размотри, да тачно наведе све што запази и нађе и да своје мишљење изнесе непристрасно и у складу са правилima науке или вештине.“

Вештак треба да развоји оно што је запазио, односно нашао у судским списима (налаз), од онога што се закључује и што он мисли (мишљење).

Треба знати да је вештачење и

„доказно средство које се састоји у утврђивању важних чињеница и давању мишљења о овим чињеницама на основу стручних знања и вештина вештака⁶“.

Утврђивање важних чињеница и давање мишљења вештака врши се, првенствено на основу података из судског списка уз примену стручних знања и вештина из области из које се даје налаз или мишљење вештака.

Вештак ће дати налаз, односно мишљење које зависи од:

- података из списка,
- вештине да пронађе релевантне податке у спису,
- вештине да их правилно протумачи,
- објективног, актуелног и детаљно обrazложеног стања у списима и најновијих достигнућа науке и технике,
- знања вештака (степена вештости и познавања науке и струке) итд.

⁴ чл. 126, ЗКП

⁵ чл. 130, ЗКП

⁶ Липовац К., Предавања на СФ УБГ

Због напред наведених ограничења, потребно је имати јасно дефинисан однос и вештака и суда према налазу односно мишљењу вештака, а посебно према најважнијим садржајима вештачења а што се може постићи прихваташтем ставова вештака у зависности од "чврстине" става вештака.

2. ПОНУДА

Вештак анализира елементе из списка применом стручних знања, вештина и искуства и заузима одговарајуће ставове. Из овога следи да ће ставови вештака у првом реду зависити од поузданости података које нуди спис (ако спис садржи само изјаве учесника односно сведока, ставови вештака ће имати најмању чвртину, односно биће поуздани толико колико су поуздане изјаве), од вештине да „у судским списима, открије важне елементе и да их, на прави начин изложи⁷“, одговарајућих (или несумњивих)⁷ стручних знања и искуства да се спроведе просторно временска анализа (прорачуном брзина возила у тренутку предузетог кочења на основу трагова кочења, стања кочног система возила и карактеристика подлоге, вештак ће моћи да тврди да је брзина била у одређеним границама) и способности „... вештака да схвати везу (законитости настанка) између саобраћајне незгоде и њених последица,⁷“ .. .

Другим речима, вештак треба да препозна узрочно-последичну везу саобраћајног окружења, елемената анализе и понашања учесника саобраћајне незгоде (вештаци могу да имају различита мишљења о узрочно-последичној вези, иако су пошли од истих полазних елемената).

Ставови вештака зависе од многих параметара, али су најважнији:

- садржај списка,
- стручна знања,
- вештине и
- искуство,

Судски спис се може допунити, променити, а могу се извести и нови докази па то може бити разлог за аргументовану промену ставова вештака. Ово посебно долази до изражaja уколико постоје недостатци у квалитету доказа, као што су грешке код увиђаја и израде увиђајне документације. Тако нпр. у фотодокументацији се понекад не види кривина у зони места незгоде, а није прецизно уцртана у графичким прилозима увиђајне документације, па се тек касније јавља потреба за експерименталним утврђивањем дужине прегледности на месту незгоде, односно за мерење параметара кривине ради података о прегледности. Промена полазно утврђене дужине прегледности кривине може значајно променити став вештака.

⁷ Липовац, К. (2000) Вештачење у светлу квалификације и квантификације пропуста код саобраћајних незгода, Вјештак бр. 1, година 1., Часопис удружења судских вјештака Републике Српске, стр. 31-39.

Стручна знања, вештине и искуство вештака су променљиве које се могу временом мењати. Институционално стечена знања вештака обезбеђују неопходан минимум и могу се временом деградирати (ако се не примењују), могу остати на истом нивоу (ако се шаблонски примењују), или се могу унапређивати (ако постоји интересовање вештака за стручним усавршавањем).

Новостечена знања вештака, без обзира да ли су у науци широко позната или представљају нова достигнућа, могу значајно да утичу на промену ставова вештака. Структурално понашање возила у судару при већим сударним брзинама, односно дубинама деформације, је у овом тренутку недовољно истражено (што за понашање возила при мањим сударним брзинама није случај) па би објављивање резултата нових истраживања могло утицати на промену израчунате брзине возила, а тиме и на претходно опредељени став вештака.

Треба узети у обзир и то да различити вештаци имају различита знања, вештине и искуства те да постоје околности у којима би из истог списка, за анализу користили различите полазне податке, спровели различите анализе и тиме изградили и различите ставове, или користили исте полазне податке, али спровели различите анализе, или спровели анализе на исти начин, а ипак изградили различите ставове о пропустима учесника незгоде.

Приликом израчунавања сударне брзине возила може се догодити да један вештак одабере један од метода за прорачун изгубљене брзине возила у судару и то на основу деформација, док други вештак може изабрати метод анализе трајекторија пре и после судара. Могло би се догодити да су вештаци чак одабрали само различите методе за прорачун брзине на основу деформација, па да у сваком од наведних случајева добију различите резултате. Сваки од метода има своје предности и недостатке односно ограничења, па су могуће и различите тачности резултата.

Овакве разлике треба смањивати и превазилазити што је могуће више, свеобухватном применом више метода и поступака, а затим и компаративном анализом резултата и свих информација из списка.

Најчвршћи ставови вештака моћи ће да се изграде уколико спис садржи потребне елементе за анализу (подразумевамо да је увиђај беспрекорно извршен) и ако би вештак био у могућности да примени вештину и потребна знања, посебно у анализама заснованим на општим научним чињеницама.

3. ГРАДАЦИЈА СТАВОВА ВЕШТАКА

Имајући у виду предходну анализу, формирана је петостепена скала ставова вештака, од најслабијих до најјачих, и дефинисан је начин изражавања за наведене ставове.

То су⁷ следећи ставови вештака:

1. Мислим,
2. Налазим ,
3. Тврдим,
4. Поуздано тврдим,
5. Категорички тврдим.

3.1. МИСЛИМ

Одредница *мислим* (или *мишљења сам*) представља изграђене, али најслабије по поузданости ставове вештака. Најчешће се користи када вештак закључује на основу својих налаза, на основу основних саобраћајних начела, на основу стручних знања односно на основу свог става о одређеној ситуацији. Када каже *мислим* (*мишљења сам*), требало би да вештак саопштава уједно и могућност промене свог мишљења, односно могућност да би при истом налазу други вештак могао имати другачије мишљење.

Може се догодити да се анализе и налази вештака поклапају, али да се вештаци разликују само по мишљењу. Вештак може приликом анализе израчунати да би возач имао техничку могућност да заустави возило испред препреке и тако избегне СН, реаговањем на исти начин као у време настанка незгоде (кочењем) ако би возио брзином мањом од неке определено. Основни проблем настаје ако се вештаци не сложе да ли је возач имао објективног разлога да вози брзином мањом од израчунате у зони места саобраћајне незгоде.

Став изражен као *мишљење вештака* није обавезујући за суд, али је значајан и суд ће уважити *мишљење вештака* ако нема разлога против (примедбе странака односно суда, другачије мишљење другог вештака и сл.). У случају појаве различитог мишљења другог вештака, могуће је несугласице односно разлике у мишљењу вештака отклонити усаглашавањем тих вештака.

Суду је важно да вештак аргументовано образложи своје мишљење и тако помогне суду да *мишљење вештака* усвоји, односно цени као доказ коме поклања веру. На пример, вештаци су утврдили да се пешак кретао дуж коловоза у време настанка незгоде и да је на месту незгоде банкина ширине око 1,8 метара. Уколико вештак заузме став да због шибља и дубоких локви воде у зони места незгоде, банкина није била подобна за кретање пешака, по његовом *мишљењу*, овакво *мишљење вештака* може бити предмет преиспитивања.

Уколико вештак аргументовано образложи своје мишљење, суд ће га и прихватити. У супротном, суд може другачије ценити мишљење вештака. Наиме, оцењивање било које околности из списка није једноставно, није једнозначно и није увек исто, па није само предмет саобраћајне струке и понекад зависи од конкретне ситуације итд. Зато је коректно за овакве ситуације добро да став вештака буде блажи као што је "*мислим*", односно "*мишљења сам*".

3.2. НАЛАЗИМ

Уколико је вештак до става дошао на основу полазних елемената из списка применом стручних знања и вештина, вештак би тада требало да користи одредницу *налазим* (*на основу конкретних елемената из списка, нашао сам*). Једно од значајних обележја овако израженог става вештака је да би и сваки вештак требало да дође до истог става, ако приликом анализе крене од истих полазних елемената.

Постоји могућност да, међутим други вештак пође од других полазних елемената и добије другачије резултате - *налазе*. На пример, ако први вештак одреди брзину возила на основу трагова кочења возила, а други вештак сумња да ти трагови припадају возилу окривљеног, па брзину израчуна на основу даљине одбачаја пешака, *налази* ова два вештака се могу битно разликовати.

Постоји могућност да се, у међувремену, унапреде стручна знања и вештина вештака (као последица искуства и стручног усавршавања) или да незгоду изнова анализира други вештак који дође до другачијих *налаза*, на основу истог списка (али другачијих полазних елемената из списка).

Имајући све ово у виду, следи да је исправно применити "*налазим*" али и полазни основ и методе анализе на основу којих је таква тврђња постављена. Ова форма изражавања става показује да је могуће да постоји и другачији *налаз* ако се крене од другачијих полазних елемената.

3.3. ТВРДИМ

У ситуацијама када је вештак сигуран да је за анализу „искористио“ све елементе из списка и детаљно испитао могућности, користи се одредница *тврдим* (*утврдио сам*). Овим се указује на чињеницу да би требало да сваки други вештак, који има савремена знања и вештину, на основу истог списка спроведе исту анализу и изгради исте ставове. Постоји могућност да се мењају налази и тврђење на основу исте анализе, ако би се списи променили односно допунили новим елементима.

На пример, вештак је анализирао све материјалне елементе из списка, размотројао изјаве учесника незгоде и сведока и довео их у везу са траговима и тако утврдио порекло, изглед и дужину трагова кочења возила. На основу тога, а у складу са радијусом кривине, вештак је определио кретање возила дуж трагова кочења и околност преласка на леву половину коловоза. Требало би да је вештак уверен да би и сваки други вештак на основу тих расположивих елемената из тог списка, применом истих стручних знања и вештина дошао до истих ставова. Ако се покаже да је анализа спроведена на основу радијуса кривине који је измерен на увиђају применом приручног метода мерењем кривине од стране нестручног лица (за област геодезије или саобраћаја), тада би могло да се открије да је радијус нешто другачији од онога који је описан у спису. То би то могло да буде од значајног утицаја на околност преласка на леву половину коловоза односно ток анализе и заузете ставове вештака.

Зато је и код коришћења ове одреднице важно навести да је став формиран на основу анализе свих постојећих елемената из списка (расположивих у датом тренутку), па их и појединачно описати, као и методе коришћене за анализу. Формом *тврдим* се суду сугерише да вештак неће мењати изнесене ставове ако се не изведу неки нови докази. То значи да је беспредметно одредити друго вештачење са истим елементима у спису. Усаглашавање мишљења са другачијом анализом другог вештака би било практично немогуће, изузев ако би различит-другачији став другог вештака био базиран на новим полазним елементима.

3.4. ПОУЗДАНО ТВРДИМ

Ретке су ситуације када је вештак уверен да нови докази које би суд могао да изведе не могу да измене већ изграђени став вештака. Ако је вештак анализирао полазне елементе из списка и отклонио сумњу у квалитет увиђаја и веродостојност трагова, предмета и осталих околности везаних за саобраћајну незгоду, па за анализу применио савремена достигнућа струке и науке и добру вештину, онда ће вештак моћи да употреби одредницу „поуздано тврдим“ (*поуздано сам утврдио*).

Приликом коришћења ове одреднице суду се саопштава да у списима има довољно елемената за утврђивање става и да нема потребе изводити нове доказе, јер то неће моћи имати утицај на ставове вештака. Оно што евентуално може утицати на промену става вештака везано је за евентуални развој знања у струци односно науци, а само нове методе односно побољшања постојећих метода могу утицати на постојећу анализу и изграђен став вештака.

Ово можемо илустровати примером о израчунавању брзине на основу деформација возила, јер се ту може очекивати значајан напредак у струци и науци за случајеве великих дубина деформација, односно великих сударних брзина.

“Поуздано тврдим” би требало да користе само искусни вештаци за ситуације у којима је увиђај извршен у складу са захтевима струке и ако се у списима налази довољно елемената за анализу и формирање оваквих ставова. Требало би нагласити да је став “поуздано тврдим” определјен уколико је базиран на свим елеменатима из списка и тренутном нивоу развоја науке.

3.5. КАТЕГОРИЧКИ ТВРДИМ

Најтврђи став који вештак може да заузме везан је за апсолутну непроменљивост. Одредница “категорички тврдим” имаће своје место у ставовима вештака за ситуације у којима се може очекивати да ни нови докази, ни научни развој не могу променити став вештака о одређеној чињеници.

Вештак нпр., на основу података из увиђајне документације и изјава учесника незгоде (и сведока) категорички тврди да трагови кочења припадају одређеном возилу. Узимајући у обзир дужину и изглед трагова кочења, карактеристике подлоге, карактеристике кочионог система возила, стање пнеуматика, оптерећење возила и начина кретања возила пре и у току незгоде а у складу са изјавама возача и сведока, вештак је израчунао брзину кретања у одређеном распону.

У наведеној ситуацији ако се може очекивати да би нови вештак поступио на исти или сличан начин, те да никакве нове чињенице из списка, ни нови докази, ни научни развој не могу променити овакав став вештака, тада је такав став вештака у домену “категорички тврдим”. Овакав став се може износити ако су за анализу примењени само општи и непромењиви научни принципи.

4. ДЕФИНИСАЊЕ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА НЕЗГОДЕ⁸

Постоје схватања да је домен рада вештака саобраћајно-техничке струке налаз којим се, поред основних података, обухвата анализа повреда, оштећења и трагова незгоде, уз одређивање места судара. брзине учесника и временско-просторну анализу саобраћајне незгоде, Дефинисање пропуста представља по неким ауторима излазак из домена рада вештака саобраћајно-техничке струке и залазак у правна питања. Постоје и схватања да осим елемената саобраћајно-техничког вештачења обухваћених налазом, вештак има и задатак да да своје мишљење о пропустима учесника саобраћајне незгоде.

Према схватању анализе саобраћајне незгоде које важи у Србији, вештак је обавезан да суду изнесе и своје мишљење, а никако да се задржи само на Налазу. Мишљење, као један део Налаза и Машљења вештака, није само пракса већ је и обавеза дефинисана ЗКП-ом кроз следеће чланове⁹:

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 на веде 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.

⁸ Овај део рада је писан на основу рада са предходног симпозијума⁵ и врло мало је модификован у односу на основни текст. Поједини делови представљају неизмењене цитите.

⁹ "Законик о кривичном поступку", друго издање, Службени гласник Београд, 2002.

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.

У дефинисању пропуста учесника незгоде треба истаћи границу рада вештака саобраћајно техничке струке. Није редак случај у грађанској парници имовинско правни захтев за накнаду како материјалне, тако и нематеријалне штете истакне учесник оштећен у саобраћајној незгоди, али тек по окончању најчешће кривичног поступка. Основ за накнаде обично су прецизно дефинисани пропусти учесника незгоде, па није редак случај да судије захтевају од вештака изражавање врсте и тежине пропуста и доприноса појединих учесника незгоде, у процентима. Да ли овакву одлуку треба да донесе судија на основу пропуста описаних од стране вештака у Налазу и мишљењу, или вештак треба да преузме и улогу судије и процентуално дефинише пропусте учесника незгоде.

Вештак саобраћајно-техничке струке дефинисањем пропуста учесника саобраћајне незгоде завршава Налаз и мишљење, а судија, ценећи пропусте и узимајући у обзир све остале оклности, доноси пресуду. Наиме, процентуалним дефинисањем пропуста учесника незгоде, вештак би изашао из домена свог рада, па би посао судије свео на просто ишчитавање овако одређених пропуста.

4.1. ЗНАЧАЈ РАЗЛИКЕ УЗРОКА И ОКЛНОСТИ ЗА ПРОПУСТЕ УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ¹⁰

Приликом анализе узрока саобраћајних незгода, неопходно је за дефинисање пропуста направити разлику између узрока и околности под којима се догодила саобраћајна незгода. Околности описују услове у којима се догодила незгода, а узроци саобраћајних незгода представљају разлоге због којих је настала саобраћајна незгода¹¹.

¹⁰ Овај део рада је писан на основу рада са предходног симпозијума⁵ и врло мало је модификован у односу на основни текст. Поједини делови представљају неизмењене цитете.

¹¹ Драгач, Р., Вујанић, М., 2002. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА II ДЕО, Саобраћајни факултет у Београду, Београд

У околности саобраћајних незгода⁵ спадају:

1. неодговарајућа (небезбедна, неприлагођена) брзина,
2. утицај алкохолисаног стања,
3. мокар коловоз,
4. магла,
5. скретање или окретање на путу, итд.

Узроци саобраћајних незгода су⁵:

1. изненадно створена опасност на путу,
2. погрешна процена саобраћајне ситуације,
3. грешка у комуникацији учесника саобраћаја,
4. погешно изведен маневар (или погрешан начин вожње) и
5. "виша сила" – отказ возила или грешка пута.

За анализу незгоде и дефинисање пропуста учесника веома је важно уочити разлику када је брзина околност, а када узрок саобраћајне незгоде. У највећем броју случајева брзина је околност, док је нека друга радња возача узрок саобраћајне незгоде. На пример, није ретка ситуација да возач на раскрсници (на којој је првенство пролаза дефинисано правилом "десне стране") не уступи првенство у пролазу возилу које му долази са десне стране, те да при томе и вози брзином већом од ограничene. У оваквој ситуацији, неуступање првенства у пролазу је пропуст возача узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак незгоде, док би вожња брзином изнад ограничења била околност настанка незгоде.

Са друге стране, постоје случајеви када је брзина узрок саобраћајне незгоде. На пример, ако би се возач кретао брзином која је већа од ограничene брзине, али би кретање у складу са ограничењом брзином довело до тога да би незгода била избегнута, тј. да до незгоде не би ни дошло, то би у таквој ситуацији на страни возача стајао пропуст који је у узрочној вези са настанком незгоде.

4.2. ДЕФИНИСАЊЕ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА НЕЗГОДЕ¹²

Мишљење вештака представља интеграцију свих важних налаза у заокружен и јасан став саобраћајно-техничког вештака о свим важним условима и околностима под којима се незгода дододила. Неопходно је да вештак у МИШЉЕЊУ прецизно идентификује ко је начинио који пропуст, те како је који од пропуста утицао на настанак незгоде.

¹² Овај део рада је писан на основу рада са предходног симпозијума⁵ и врло мало је модификован у односу на основни текст. Поједињи делови представљају неизмењене цитете.

Пропусти учесника незгоде могу се класификовати у три групе:

- **Пропусти везани за настанак незгоде** су пропусти везани за стварање опасне ситуације, односно пропусти који су узрочно повезани са настанком незгоде. Уколико оваквог пропуста не би било, незгода се не би ни дододила.
- **Пропусти везани за допринос настанку незгоде или пропусти везани за могућност избегавања незгоде**, су пропусти учесника који нису везани за стварање опасне ситуације која је предходила незгоди. Пропусти везани за допринос стварању опасне ситуације односно за могућност избегавања незгоде као опасне ситуације створене од другог учесника. Овај пропуст је, такође, у узрочној вези са настанком незгоде, јер иако возач није учествовао у стварању опасне ситуације ипак је допринео настанку незгоде односно имао је могућност избегавања незгоде.
- **Пропусти везани за тежину последица незгоде** нису у узрочној вези са настанком незгоде и нису у вези са могућношћу избегавања незгоде, али је тежина последица незгоде била већа, због таквог пропуста учесника незгоде.

Мада се у сваком конкретном случају могу појавити различити пропусти који изазивају односно доприносе настанку незгоде, сви поступци учесника саобраћајне незгоде се могу сврстати у једну од наведених категорија, при чему су пропусти категоризовани редоследом који указује на значај при настанку саобраћајне незгоде.

Велики значај при дефинисању пропуста учесника незгоде има поређење брзина које се заснива на анализи могућности избегавања незгоде (по просторном, временском или оба критеријума). За анализу је незаобилазно поређење брзина, и то:

- брзине којом се кретао учесник непосредно пре незгоде (V_a),
- дозвољене (безбедне) брзине (V_b) и
- условно безбедне брзине (V_u) тј. брзине при којој би незгода могла бити избегнута.

У том смислу, за потпуно разумевање ове анализе потребно је дефинисати следеће појмове:

- **Безбедна брзина⁵** (V_b) је највећа брзина којом може да буде вожено возило за конкретне услове које возач може да види или има разлога да очекује¹³, па да буде у могућности да благовремено заустави или безбедно вози возило."

¹³У периоду од последњих 10 година искристалисао се термин "имао разлога да очекује" уместо "предвиди", па је због тога и у тексту Нацрта ЗОБС-а, предвиђен термин "имао разлога да очекује", а поред тога је по садашњим ставовима аутора то дозвољена односно ограничена брзина.

- **Условно брзина** (V_{ub})⁵ је брзина при којој би возач у изненадно насталој опасној ситуацији могао да избегне незгоду¹⁴.
- **Брзина аутомобила у тренутку реаговања возача** (V_a)

За анализу пропуста учесника саобраћајне незгоде, битан је однос брзина којом се кретао учесник непосредно пре незгоде (V_a), безбедне (дозвољена) брзина (V_b) и условно безбедне брзине (V_u), тј. брзине при којој би незгода могла бити избегнута:

- 1. $V_a \leq V_u$** Уколико је испуњена ова неједнакост то би значило да се возач кретао брзином мањом од условно безбедне брзине (брзине при којој би незгода могла бити избегнута), па би на страни возача стајао пропуст у узрочној вези са настанком незгоде, јер је при брзини којом се кретао имао могућност за избегавање незгоде.

Пример:

V_a – Брзина АУТОБУС-а у тренутку реаговања возача АУТОБУС-а је 61,7 km/h

V_u – Условно безбедна брзина – брзина АУТОБУС-а при којој би возач АУТОБУС-а предузимањем интензивног кочења имао могућност да избегне судар је до 89,8 km/h.

Мишљење Комисије вештака Института Саобраћајног факултета у Београду:

"Под оваквим околностима и на страни возача АУТОБУС-а би, стајао пропуст везан за настанак ове незгоде, јер би возач АУТОБУС-а предузимањем форсираног кочења у тренутку уочавања неосветљене бициклистикиње имао могућност заустављања АУТОБУС-а пре позиције на којој је дошло до дестабилизације бицикла, односно до евентуалног судара АУТОБУС-а са бициклистикињом. Наиме, возач АУТОБУС-а би могућности за избегавање ове незгоде при вожњи АУТОБУС-а брзином до 89,8 km/h, па како је АУТОБУС, непосредно пре незгоде вожен брзином од 61,7 km/h то је возач АУТОБУС-а имао техничке могућности за избегавање ове незгоде."

- 2. $V_u < V_a \leq V_b$** Уколико је испуњена ова неједнакост то значи да се возач кретао брзином већом од условно безбедне брзине (брзине при којој би незгода могла бити избегнута), али у складу са безбедном (дозвољеном) брзином, па на страни возача не било пропуста

¹⁴Приликом тумачења условне брзине (заустављањем возила), треба подразумевати да је израчуната брзина возила при којој би незгода била избегнута под условом за који се рачуна условно брзина.

Пример:

- V_a – Брзина КОМБИ-ја у тренутку реаговања возача КОМБИ-ја је 65,2 km/h
 V_b– Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 80 km/h
 V_u– Условно безбедна брзина – брзина КОМБИ-ја при којој би возач КОМБИ-ја предузимањем интензивног кочења имао могућност да избегне судар је до 57,9 km/h.

Мишљење Комисије вештака Института Саобраћајног факултета у Београду:

"На страни возача КОМБИ-ја не би било пропуста везаних за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, као ни пропуста везаних за тежину последица ове незгоде, по нашем мишљењу. Наиме, возач КОМБИ-ја би имао техничке могућности за избегавање ове саобраћајне незгоде само ако би КОМБИ био вожен брзином до 57,9 km/h, па како је КОМБИ био вожен брзином од 65,2 km/h, а у складу са ограничењем брзине до 80 km/h које је важило у време и на месту незгоде, то на страни возача КОМБИ-ја нисмо нашли пропусте за стварање опасне ситуације и настанак незгоде, као ни пропусте везане за тежину последица ове незгоде."

3. $V_u < V_b < V_a$ Уколико је испуњена ова неједнакост то значи да се возач кретао брзином која је већа и од условно безбедне (брзине при којој би незгода могла бити избегнута) и од безбедне (дозвољене) брзине, па на страни возача не би било пропуста везаних за настанак незгоде, али стоји пропуст везан за тежину последица незгоде, јер би до незгоде дошло и уколико би се возач кретао безбедном брзином.

Пример:

- V_a–Брзина RENAULT-а у тренутку реаговања возача RENAULT-а је 86,2 km/h
 V_b–Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 80 km/h
 V_u–Условно безбедна брзина – брзина RENAULT-а при којој би возач RENAULT-а предузимањем интензивног кочења имао могућност да избегне судар је до 70 km/h.

Мишљење Комисије вештака Института Саобраћајног факултета у Београду:

"Вожња RENAULT-а брзином од 86,2 km/h, уместо брзином до 80 km/h, била би пропуст возача RENAULT-а који је евентуално могао имати утицаја на тежину последица ове незгоде, али тај пропуст, по нашем мишљењу, не би био у узрочној вези са настанком ове незгоде. Наиме, возач RENAULT-а би имао могућност да предузимањем интензивног кочења избегне судар, по нашем мишљењу, уколико би RENAULT био вожен брзином до 70 km/h. То значи да, по нашем мишљењу, предузимањем интензивног кочења, возач RENAULT-а не би имао могућност избегавања незгоде ни при брзини RENAULT-а од 80 km/h, па на страни возача RENAULT-а нисмо нашли пропусте везане за настанак ове незгоде."

4. $V_b \leq V_u < V_a$ Уколико је испуњена ова неједнакост то значи да се возач кретао брзином која је већа и од безбедне (ограничене) и од условно безбедне брзине (брзине при којој би незгода могла бити избегнута), па на страни возача стоји пропуст у узрочној вези са настанком незгоде. Наиме, ако би се возач кретао безбедном (дозвољеном брзином) незгода би могла бити избегнута, тј. до незгоде не би ни дошло.

Пример:

V_a—Брзина SUZUKI-ја у тренутку реаговања возача SUZUKI-ја је 109 km/h
V_b—Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 50 km/h
V_u—Условно безбедна брзина – брзина SUZUKI-ја при којој би возач SUZUKI-ја предузимањем интензивног кочења имао могућност да избегне судар је до 96,1 km/h.

Мишљење Комисије вештака Института Саобраћајног факултета у Београду:

"Анализом свих околности под којима се дододила ова незгода, мишљења смо да на страни возача SUZUKI-ја стоје пропусти узрочно везани за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде".

"Наиме, возач SUZUKI-ја је имао могућност да предузимањем интензивног кочења у тренутку пресецања путање од стране FORD-а избегне судар са FORD-ом уколико би SUZUKI био вожен брзином до 96,1 km/h. То значи да до незгоде не би дошло при вожњи SUZUKI-ја дозвољеном брзином до 50 km/h, па би вожња SUZUKI-ја брзином од 109 km/h, представљала пропуст возача SUZUKI-ја, по нашем мишљењу. Тим пропустом је возач SUZUKI-ја довео у заблуду возача FORD-а, и тај пропуст је узрочно везан за настанак ове незгоде и тежину последица ове незгоде, по нашем мишљењу. Разлог неблаговременог реаговања и/или нереаговања возача SUZUKI-ја није могуће утврдити саобраћајно – техничким вештачењем, а могоје бити последица непажње, погрешне процене и/или неког другог разлога који је ван домена саобраћајно – техничког вештачења и/или као последица дејства више разлога истовремено."

С обзиром на приказану анализу може се закључити да се без правилног дефинисања ограничења брзине не могу правилно дефинисати ни пропусти учесника незгоде нити проверити да ли је брзина била узрок саобраћајне незгоде, а што је један од важних циљева саобраћајно-техничког вештачења.

4.3. Пропусти везани за настанак незгоде

За правилну оцену је од пресудног значаја идентификација и прецизно дефинисање пропуста везаних са стварање опасне ситуације. Уколико је учесник одступио од прописаног начина понашања и тиме допринео стварању опасне ситуације, та радња се може квалифиkovати као пропуст повезан за стварање опасне ситуације. Може се издвојити скуп пропуста учесника саобраћајних незгода који су на било који начин допринели стварању опасне ситуације.

Пажњу треба посветити наглим, блиским и изненадним (неочекиваним) променама радњи учесника у саобраћају које се не очекују. Овакве пропусте вештак ће квалифиkovати као пропусте узрочно везане са настанком саобраћајне незгоде.

Пример:

"Анализом свих околности под којима се дододила ова незгода, мишљења смо да је возач GOLF-а предузимањем укључивања и пресецањем путање наилазећег АУТОБУС-а, на путањи АУТОБУС-а створио изненадну, близку, опасну и покретну препреку, а што је пропуст возача GOLF-а, узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде. Возач GOLF-а би осматрањем коловоза у смеру наилазећег АУТОБУС-а, лако могао уочити наилазећи АУТОБУС, па одустајањем од укључивања и/или уступањем првенства пролаза наилазећем АУТОБУС-у, могао избегни настанак ове незгоде, по нашем мишљењу."

Пример:

"Анализом свих околности под којима се дододила ова незгода, мишљења смо да је ова незгода настала као последица преласка коловоза од стране дивљачи. Наиме, прелазак дивљачи испред и у близини наилазећег MERCEDES-а, представљао би опасну близку и изненадну препреку на путањи MERCEDES-а, а што би било узрочно везано за настанак ове незгоде, по нашем мишљењу. Имајући претходно наведено у виду, мишљења смо да је на страни радне организације, задужене за обезбеђење коловоза од преласка дивљачи, стајао пропуст узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде".

Пример:

"Анализом свих околности под којима је настала ова незгода, мишљења смо да на страни предузећа и/или одговорног лица за одржавање ове деонице пута стоје пропусти узрочно везани за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, а као последица непосипања коловоза ризлом и/или солју и/или непостављања одговарајуће сигнализације којом би обавестили учеснике у саобраћају на могућност појаве леда на коловозу због чега је настала опасна ситуација, по нашем мишљењу. Наиме, предузеће и/или одговорно лице за одржавање ове деонице пута су били дужни да поспу коловоз ризлом и/или солју и/или да одговарајућом сигнализацијом обавесте учеснике у саобраћају на могућност појаве леда на коловозу чиме би избегли стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу".

У условима који су били у време и на месту незгоде, мишљења смо да би и на страни ОУП-а и/или одговорног лица ОУП-а надлежног за ову деоницу пута, такође стајали пропусти узрочно везани за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, а као последица необавештавања предузећа и/или одговорног лица за одржавање ове деонице пута о појави леда на коловозу и/или као последица необезбеђења и необавештавања учесника на појаву леда на коловозу због чега је настала опасна ситуација, по нашем мишљењу."

4.4. Пропусти везани за допринос настанку незгоде или пропусти везани за могућност избегавања незгоде

Пропусти везани за допринос настанку незгоде или пропусти везани за могућност избегавања незгоде су пропусти учесника који нису везани за стварање опасне ситуације, али су пропусти везани за допринос стварању опасне ситуације односно могућност избегавања настанка незгоде и опасне ситуације створене од другог учесника. Независно од тога ко је створои опасну ситуацију, учесници у саобраћају су дужни да предузимају мере у циљу избегавања саобраћајне незгоде. У складу са тим вештак треба да анализира могућности избегавања незгоде, на начин који се може очекивати од учесника у незгоди у датим условима.

Посебно напомињемо да вештак приликом анализе незгоде треба да пође од чињенице да је реаговање возача на насталу опасну ситуацију најчешће рефлексна радња која се не може свесно контролисати, па у складу са тим треба и да анализира незгоду. Уколико би се занемарила ова чињеница увек би се могао наћи велики број могућности (радњи) којима је било могуће избећи незгоду. У том смислу анализа незгоде би се свела на анализу "шта би било кад би било", па би могли доћи и до апсурдних закључака као на пример: "до незгоде не би дошло ако би возач остао код куће". Није коректно анализирати све технички могуће начине избегавања незгоде, а не саопштити Суду да ли има смисла од учесника у саобраћају очекивати такво понашање.

У складу са тим веома је важно да вештак стручно цени околности под којима је дошло до незгоде, али и да разуме разлоге због којих је возач на одређени начин реаговао у опасној ситуацији. Наиме, уколико је возач рефлексно реаговао кочењем није коректно анализирати другачије реаговање, а не разумети разлоге за овакво реаговање. Са друге стране, није коректно анализирати могућност да пешак брже претрчи коловоз и изађе из путање возила, па да на тај начин незгода буде избегнута, није коректно изнети да би незгода била избегнута уколико би возило било кочено успорењем 20 m/s^2 јер је ово успорење технички немогуће остварити на путу, није коректно анализирати да возач прво мало кочи, а затим скрене улево или прво мало скрене, а затим кочи, па да на тај начин незгода буде избегнута итд.

У пракси није ретка ситуација да Суд од вештака захтева да анализира техничке могућности избегавања незгоде и на друге начине. У том случају, вештак осим ове анализе, треба и да изнесе свој стручан став о томе да ли се од возача може очекивати таква реакција, у датим условима.

Пример:

Имајући у виду фотографије Фотодокументације, а посебно слике бр. 7 и бр. 8, мишљења смо да је возач JUGA имао могућност уочавања наилазећег ВОЗА када се ВОЗ налазио 79,2 m уназад од места судара.

"Анализом свих околности под којима се додогила ова саобраћајна незгода, мишљења смо да је возач JUGA неопрезним и небезбедним покушајем преласка преко пруге, а испред и у близини наилазећег ВОЗА, створио опасну, близку и покретну препреку на путањи ВОЗА, а што је пропуст возача JUGA узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу."

"Пре започињања преласка преко пруге возач JUGA је једноставним осматрањем у правцу наилазећег ВОЗА лако могао уочити наилазећи ВОЗ, па одустајањем од преласка преко пруге и/или уступањем првенства у пролазу наилазећем ВОЗУ избећи стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу. Разлог неблаговременог уочавања ВОЗА од стране возача JUGA се не може утврдити САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКИМ ВЕШТАЧЕЊЕМ, а могао је бити последица непажње, погрешне процене, неког другог разлога који је ван домена САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКОГ ВЕШТАЧЕЊА и/или као последица дејства више разлога истовремено, а што ће Суд ценити на основу других доказа."

Уколико не би био испуњен услов прегледности приказан у **ПРАВИЛНИКУ О НАЧИНУ УКРИШТАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ И ПУТА**, тада би и на страни одговорног лица и одговорнр радне организације стајали пропусти који би могли допринети настанку ове незгоде.

"На страни машиновође нисмо нашли пропусте узрочно везане за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде."

Пример:

"Анализом свих околности под којима се додогила ова саобраћајна незгода, мишљења смо да је стајањем неосветљене Z-101 на коловозу, на путањи комбија створена неочекивана, опасна и тешко уочљива препрека, а што би био пропуст возача Z-101 узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде.

Патрола МУП-а није требало да зауставља патролни аутомобил са укљученим обореним светлима усмереним ка наилазећем комбију, јер је на тај начин возачу комбија била умањена могућност уочавања заустављене Z-101, како због ометања насталог укљученим обореним светлима аутомобила МУП-а, тако и због немогућности укључивања великих светала од стране возача комбија. Имајући то у виду, заустављање аутомобила МУП-а са укљученим обореним светлима усмереним ка наилазећем комбију би био пропуст којим је патрола МУП-а допринела стварању опасне ситуације и настанку ове незгоде, по нашем мишљењу."

Пример:

"Имајући у виду да се према Записнику о Увиђају незгода догодила на магистралном путу, резервисаном за саобраћај моторних возила, а да је коловоз био прекривен снегом, то би и на страни РО задужене за одржавање пута такође стајао пропуст који би допринео стварању опасне ситуације."

4.5. Пропусти везани за тежину последица незгоде

Пропусти везани за тежину последица незгоде су пропусти који нису у узрочној вези са настанком незгоде, нити у вези са могућношћу избегавања незгоде, али су везани са тежином последица незгоде. Сви учесници у саобраћају, а посебно учесници у саобраћајним незгодама, дужни су да се понашају тако да смање последице, евентуалних, саобраћајних незгода.

Није ретка ситуација у којој се возач креће брзином која је већа од брзине при којој би незгода могла бити избегнута, али уколико би се возач кретао безбедном (дозвољеном) брзином до незгоде би дошло, па на страни возача не би било пропуста везаних за настанак незгоде, нити за могућност избегавања незгоде, али би стајао пропуст возача везан за тежину последица незгоде.

Поставља се питање да ли на страни возача стоји пропуст узрочно везан за стварање опасне ситуације или пропуст везан за тежину последица, у ситуацији када је на некој деоници пута ограничење брзине до 60 km/h, а возач се креће возилом брзином од 100 km/h, при чему би незгоду могао да избегне, ако би се кретао брзином до 50 km/h. Пред вештака се поставља питање, да ли би брзина била узрок незгоде и допринос тежини последица или не? Наиме, уколико би се возило кретало дозвољеном брзином до 60 km/h ударило би у пешака брзином од око 40 km/h, а крећући се брзином од 100 km/h ударило је у пешака брзином са 100¹⁵ km/h.

У оваквој ситуацији на страни возача не би било пропуста узрочно везаних за настанак незгоде, али би стајали пропусти везани за тежину последица незгоде. Вештак саобраћајно техничке струке не би требало да, на основу својих стручних знања, поуздано тврди да неко не би погинуо, ако би возило било вожено брзином 60 km/h, уместо 100 km/h. Међутим, вештак би имао разлога да изнесе мишљење да би укупне последице (штете, трошкови и губици), у том случају, биле мање ("по моме мишљењу").

¹⁵ Уколико возила истих карактеристика почну кочење у истој тачки, на зауставном путу возила које се креће 50 km/h, возило које се креће 60 km/h ће успорити на 40 km/h, а возило које се креће брзином 100 km/h на том путу неће ни почети да кочи! Другим речима, ако би возач возила које се креће 50 km/h избегао препреку зауставивши се непосредно испред препреке, онда би возило које се на почетку кретало 60 km/h ударило препреку брзином око 40 km/h, а возило које се кретало 100 km/h ударило би препреку непромењеном брзином.

Када говоримо о пропустима учесника саобраћајних незгода који се могу довести у везу са тежином последица, значајно место заузимају пропусти учесника везани за некоришћење заштитне опреме (појас, кацига, седиште за децу ...). Није ретка ситуација да учесник саобраћајне незгоде испостави захтев за накнаду због повреда главе задобијених у саобраћајној незгоди, које би могле бити избегнуте употребом заштитне опреме. У складу са тим, у појединим земљама ЕУ, осигуравајућа друштва не врше исплату нематеријалних трошка, уколико се утврди да возач или путници нису користили обавезну заштитну опрему.

Пример:

У овој незгоди повреде у виду угрувавања костију грудног коша и огработине по лицу задобио је XXX XXX возач ЈУГА - 55.

Повреде у виду разорења по живот важних мозданих центара задобио је XXX XXX који је седео на предњем седишту ЈУГА-55. Сувозач као и возач, нису користили сигурносне појасеве, што одговара повредама возача и сувозача.

"До овакве повреде главе сувозача не би дошло у случају ако би сувозач био везан сигурносним појасом, па смо мишљења да је пропуст возача и сувозача ЈУГА због тога што нису били везани. Тим пропустима су утицали на тежину последица ове незгоде које би биле знатно мање у случају да су били везани сигурносним појасевима."

"На основу анализе оштећења ЈУГА налазимо да је кров ЈУГА утиснут на средњем делу више него на десном крају, али је возач ЈУГА претрпео лакше повреде од сувозача који је смртно страдао због повреда главе."

Пример:

"Вожња КАВАСАКИ-ја без заштитне кациге на глави би био пропуст возача КАВАСАКИ-ја, који не би био узрочно везан за настанак ове саобраћајне незгоде, али би имао утицаја на тежину насталих последица, по нашем мишљењу."

Пример:

Према Записнику о Увиђају "Са десне стране коловозане не постоји колобран, нити заштитна ограда", а узимајући у обзир и Фотографије места незгоде од 20.07.2004. године које се налазе у Спису, на месту незгоде није постојала заштитна ограда, па уколико Суд буде сматрао да је требало да на месту незгоде са леве стране коловоза буде постављена заштитна ограда, тада би, на страни предузећа и/или одговорног лица за одржавање ове деонице пута стајали и пропусти везани за тежину последица ове негоде, по нашем мишљењу.

5. ЗАКЉУЧАК

Мишљење вештака представља интеграцију свих важних налаза у заокружен и јасан став саобраћајно-техничког вештака о важним условима и околностима под којима се додогила незгода.

Значајан део мишљења односи се на идентификацију и квалификацију пропуста учесника у саобраћајној незгоди, где вештак идентификује ко је начинио који пропуст, те како је који пропуст утицао на настанак незгоде и последице.

Вештак је обавезан да суду изнесе налаз и мишљење, јер је то и обавеза дефинисана Законом, а најчешће и Наредбом, односно Решењем суда.

За дефинисање пропуста учесника незгоде важно је уочити разлику имећу околности и узрока настанка незгоде. При дефинисању пропуста учесника незгоде незаобилазно је и поређење брзина, и то:

- брзине којом се кретао учесник непосредно пре незгоде (Va),
- дозвољене (бездедне) брзине (Vb) и
- условно бездедне брзине (Vu) тј. брзине при којој би незгода могла бити избегнута.

Пропусти учесника незгоде класификовани су у три групе:

- пропусти везани за стварање опасне ситуације,
- пропусти везани за допринос настанку незгоде односно пропусти везани за могућност избегавања незгоде,
- пропусти везани за евентуални допринос тежини последица незгоде.

При дефинисању пропуста који су **узрочно повезани са настанком саобраћајне незгоде**, посебну пажњу треба посветити наглим, близским и изненадним (неочекиваним) променама саобраћајних услова (радњи учесника у саобраћају) које други учесници у саобраћају не би имали разлога да очекују у датим условима.

Када дефинише **пропусте везане за могућност избегавања незгоде**, вештак треба да анализира могућности избегавања незгоде, на начин који се, у датим условима може очекивати од учесника у незгоди, (закасније је да предузме неку радњу, није предузео никакве мере, није предузео неку од радњи, предузео је погрешну радњу и сл).

Када говоримо о **пропустима везаним за тежину последица** вештак треба да идентификује пропусте који би могли бити у вези са величином последица. Вештак саобраћајно-техничке струке би само у специјалним случајевима, на основу својих стручних знања, могао да тврди да неко не би погинуо, ако не би било одређених пропуста. Вештак би мишљење да би повреде биле лакше или би укупне материјалне последице (штете, трошкови и губици) биле мање, требало да образложи и кад је то могуће, поткрепи релевантним научним истраживањима. Суд ће ценити да ли ће или неће прихватити да је због неког пропуста дошло до већих последица.

Полазећи од дужности вештака да пажљиво анализира судски спис, тачно изнесе све релевантне чињенице и запажања и да налаз и мишљење у складу са принципима струке и науке и својим вештинама, и могућности да се важне околности везане за разјашњавање саобраћајне незгоде определе са неким степеном поузданости, произилази да се различите варијанте ставова могу класификовати у петостепену скалу, а у зависности од нивоа непроменљивости ставова вештака.

Описана скала је градуирана на начин који омогућава да вештаци сукцесивно изразе ставове који варирају од најблажих (који се могу изменити узимањем у обзир или давањем приоритета неким другим елементима из списка) до најчвршћих (који се не могу изменити новим доказима ни унапређењем научних достигнућа). Ова скала ће омогућити и судијама, тужиоцима и странкама да боље разумеју шта вештак саопштава, те да на основу тога процене потребу за извођењем нових доказа, односно потребу за ангажовањем неког другог вештака.

Очекује се да ће коришћење ове петостепене скале унифицирати ставови вештака и унапредити анализе саобраћајних незгода. Требало би да се смање неспоразуми и дилеме које се јављају у судском поступку, јер ће омогућити да се суд и вештаци боље разумеју.“

ЛИТЕРАТУРА

1. Липовац, К. : Вештачење у светлу квалификације и квантификације пропуста код саобраћајних незгода, Вјештак бр. 1, година 1., Часопис удружења судских вјештака Републике Српске, стр. 31-39., 2000
2. Липовац К., Предавања на Саобраћајном факултету Универзитета у Београду.
3. Закон о кривичном поступку, Службени гласник РС број 46/06.

4. Липовац, К., М. Нешић : Од процене до тврдње-начин изражавања ставова вештака при изради саобраћајно-техничког вештачења, VII Симпозијум о саобраћајно-техничком вештачењу и процени штете, Врњачка Бања, 2009.
5. Липовац К., Д. Пешић, М. Божовић: Дефинисање и класификација пропуста учесника саобраћајне незгоде, VII Симпозијум о саобраћајно-техничком вештачењу и процени штете, Врњачка Бања, 2009.
6. Вујанић, М., 2001. ЗБИРКА ЗАДАТАКА ИЗ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА СА ПРАКТИКУМОМ, Саобраћајни факултет у Београду, Београд.
7. Вујанић, М., Б. Антић и Д. Пешић: "Анализа пропуста учесника саобраћајне незгоде на раскрсници путева различите важности", Четврти научни стручни скуп са међународним учешћем – Veritas, Будва, 2004.
8. Драгач, Р., Вујанић, М., 2002. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА II ДЕО, Саобраћајни факултет у Београду, Београд.
9. Драгач, Р., 2000. БЕЗБЕДНОСТ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА III ДЕО, Саобраћајни факултет у Београду, Београд.
10. Липовац, К., "Вештачење у светлу квалификације и квантификације пропуста код саобраћајних незгода", Часопис удружења судских вјештака Републике Српске – ВЈЕШТАК, бр. 1, мај 2000.
11. Налази и мишљења Института Саобраћајног факултета у Београду
12. "Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима", двадесетдруго издање, Службени лист Србије и Црне Горе, Београд, 2003.
13. "Законик о кривичном поступку", друго издање, Службени гласник Београд, 2002.

