

MANJE POZNATE ČINJENICE I TUMAČENJA ZOOBS-a I ZOBS-a, OD UTICAJA NA EKSPERTIZE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

LESS KNOWN FACTS AND INTERPRETATIONS ABOUT THE ZOOBS AND ZOBS, WHICH HAVE EFFECT ON TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISES

Milan Vujanić¹, dipl. inž; Milan Božović², dipl. inž;
Duško Pešić³, dipl. inž.

Rezime: Svesni smo činjenice da su ZOOBS i ZOBS pisani pre više od 20 godina, te da su zbog takvog stanja svari ostali u mnogim delovima nedorečeni i/ili nejasni. Uočene nedoumice mogu biti ponekad izvor pogrešnog tumačenja od strane veštaka, organa koji vrše uviđaj, organa koji vodi prekršajni postupak, osiguravajućih kompanija i ostalih koji se u radu oslanjaju na odredbe ZOOBS-a i ZOBS-a. Ovaj rad treba da ukaže na najčešće situacije u kojima može doći do pogrešnog tumačenja ZOOBS-a sa pratećim pravilnicima i ZOBS-a, pa na taj način i do donošenja pogrešnih zaključaka u veštačenjima. Kako se sudske presude najčešće oslanjaju na rezultate veštačenja moguć je slučaj da zbog pogrešnog tumačenja Nalaza i mišljenja veštaka, sudske odluke ne budu pravilne.

KLJUČNE REČI: SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKO VEŠTAČENJE, SUDSKI POSTUPAK, PROPUSTI UČESNIKA NEZGODE.

Abstract: We are aware of the fact that both the Law for Traffic Safety Basics and the Law for Traffic Safety had been written more than 20 years ago, hence in many parts there are some doubts and/or confusions. Already found inconsistencies can sometimes be the cause for the wrong interpretation of the expert, the Police, institutions for legal offence procedures, insurance companies and others who use both laws in their work. This paper should point to the most frequent situations where there could be misinterpretation of the Law for traffic safety basics and additional bylaws and the Law for traffic safety, and therefor to the making of wrong

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

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

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

conclusions in the traffic accident expertises. Because the Court decisions are, in most cases, the result of the traffic accident expertise, it is possible that Court decisions are not correct as a result of wrong interpretation of the findings and opinion of the expert.

KEY WORDS: TRAFFIC ACCIDENT EXPERTISE, THE COURT PROCEDURE, THE MISTAKES OF THE TRAFFIC ACCIDENT PARTICIPANTS.

1. UVOD

U današnje doba normalno je da punoletne osobe imaju vozačku dozvolu za upravljanje vozilom. Prilikom pripremanja za polaganje vozačkog ispita većina kandidata za vozače teorijski deo ispita priprema tako što nađe priručnike za polaganje vozačkog ispita u kojima se nalaze test pitanja sa slikama, slična pitanjima koja ih očekuju na vozačkom ispitu. Pripremajući se na takav način, kandidati za vozače, najčešće ne savladavaju to gradivo iz ZOBS-a i ZOOBS-a, već uče za koju sliku treba dati koji odgovor. Na taj način, stvarno znanje i razumevanje načina na koji je regulisan saobraćaj se ne može steći, pa i nakon polaganja vozačkog ispita bivši kandidati (a sada vozači) imaju iste nedoumice koje imaju i prilikom pripremanja za polaganje vozačkog ispita.

Moguće je razumeti da kandidat za polaganje vozačkog ispita želi da dobije vozačku dozvolu, te da je po neki kandidat spreman da uzme vozačku dozvolu i u slučaju kada je svestan da ne poznaje odredbe ZOOBS-a i ZOBS-a, računajući da će prilikom vožnje sve situacije blagovremeno videti, te da u takvim uslovima nije problematično da li poseduje pedantno znanje iz pravila i propisa o bezbednosti saobraćaja.

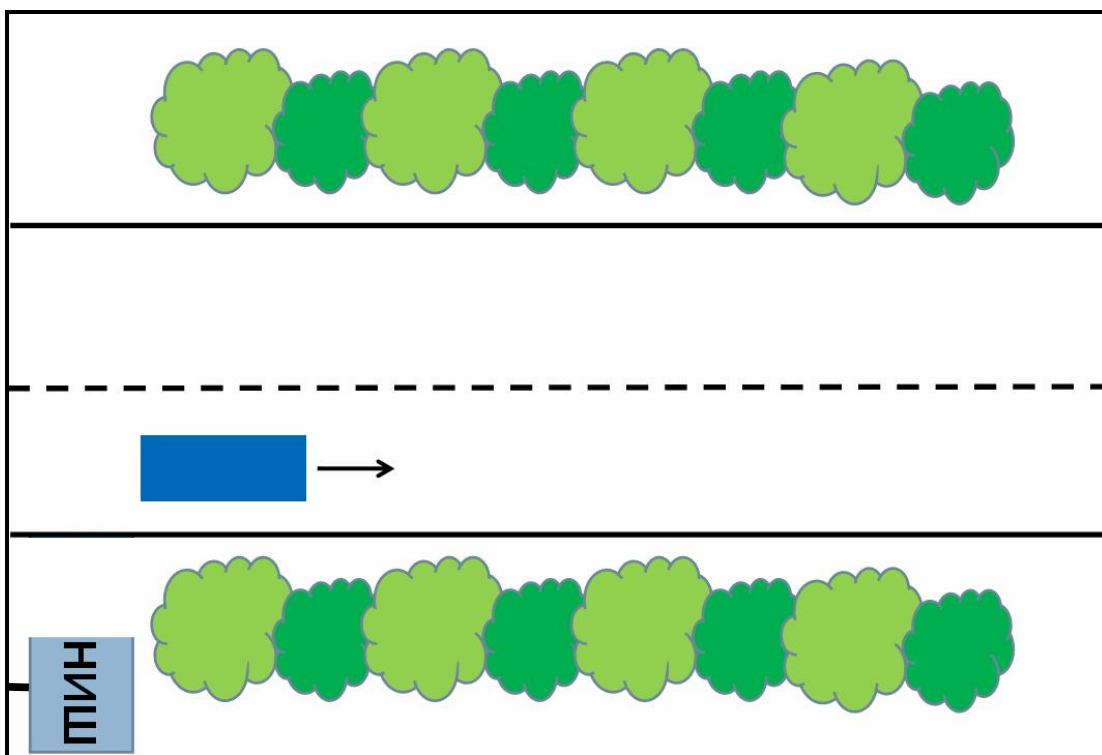
Kako je moguće razumeti kandidata koji bi pristao da dobije vozačku dozvolu i ako je svestan da ne poznaje dovoljno dobro pravila i propise iz ZOOBS-a i ZOBS-a, tako nije moguće razumeti one čije je zanimanje direktno povezano sa tumačenjem i primenom ZOBS-a i ZOOBS-a, koji pristaju da se bave takvim zanimanjima iako ZOOBS i ZOBS ne poznaju suštinski. Vrlo je čest slučaj da sretnemo pravnika (sudiju, tužioca, advokata) ili veštaka (odnosno lice iz osiguravajućih društava) koji odredbe ZOOBS-a i ZOBS-a znaju gotovo napamet. Treba napomenuti da detaljno poznavanje ZOBS-a i ZOOBS-a, a bez suštinskog razumevanja može često dovesti do pogrešnog tumačenja i/ili nedoumice prilikom postupaka za naknadu štete ili postupaka vezanih za krivičnu ili prekršajnu odgovornost.

Navešćemo nekoliko primera koji ilustruju situacije u kojima se vrlo često pojavljuje mogućnost nesporazuma i/ili pogrešnog tumačenja.

2. PRIMER PRAVILNOG TUMAČENJA OGRANIČENJA BRZINE

Prilikom analize saobraćajne nezgode, nakon utvrđivanja mesta sudara veštaci najčešće izračunavaju (ili na drugi način utvrđuju) brzine učesnika nezgode u trenutku sudara. Prilikom određivanja propusta učesnika nezgode, veštaci (a na osnovu toga i Sud) porede brzinu kojom su se kretali učesnici nezgode sa ograničenjem brzine za deo puta na kome se nezgoda dogodila (lice mesta saobraćajne nezgode). Čest je slučaj da se u uviđajnim dokumentacijama ograničenje brzine na licu mesta nezgode opisuje sledećom rečenicom:

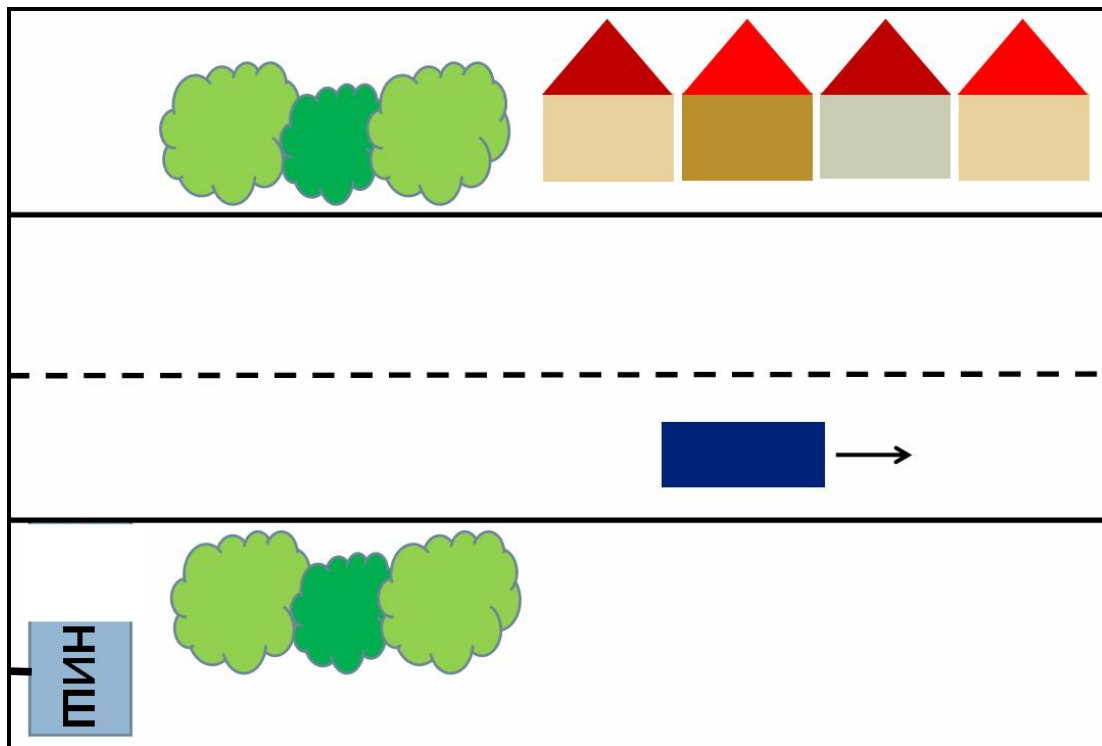
"...Brzina na mestu nezgode je ograničena na 60 km/h, opštim ograničenjem brzine jer se nezgoda dogodila unutar zone opšteg ograničenja brzine za naseljeno mesto..."



Slika br. 1

Ovde treba imati u vidu da je ZOOPS-om (Član 46, Stav 1) određeno da je brzina ograničena do 60 km/h, ali da se ovo ograničenje odnosi na "naselje", a ne na naseljeno mesto. Imajući to u vidu prethodna formulacija iz uviđajne dokumentacije ne opisuje da li je na licu mesta brzina bila ograničena do 60 km/h ili možda do 80 km/h.

Ograničenje brzine na licu mesta zavisi od toga da li je lice mesta u naselju ili van naselja, jer je moguće da lice mesta bude unutar zone naseljenog mesta, ali da ne bude u naselju (vidi Sliku br. 1).



Slika br. 2

Član 46.

Na putu u naselju vozač ne sme vozilom da se kreće brzinom većom od 60 km na čas, odnosno brzinom većom od brzine dozvoljene postavljenim saobraćajnim znakom za celo naselje ili njegov deo.

Izuzetno od odredbe stava 1. ovog člana, na putu u naselju, čiji saobraćajno-tehnički elementi to omogućavaju, može se saobraćajnim znakom dozvoliti kretanje vozilom i brzinom većom od 60 km na čas.

Na putu van naselja vozač ne sme vozilom da se kreće brzinom većom od:

- 1) 120 km na čas na auto-putevima;**
- 2) 100 km na čas na putevima rezervisanim za saobraćaj motornih vozila;**
- 3) 80 km na čas na ostalim putevima.**

Na putu van naselja vozač ne sme vozilom da se kreće brzinom većom od brzine određene saobraćajnim znakom postavljenim na putu.

Slika br. 3

Napominjemo da je u sličnim uslovima ograničenje brzine do 60 km/h, jer se vozilo nalazi unutar zone naseljenog mesta, ali i u naselju (vidi Sliku br. 2).

Prethodna razlika naselja i naseljenog mesta (vidi Sliku br. 3), koja se vidi na slikama br. 1 i br. 2 je bitna jer je ograničenje brzine kretanja za naselje i to na način opisan ZOOBS-om (Član 46, Stav 1).

Da bi ovo bilo u potpunosti razumljivo treba prilikom tumačenja Člana 46 imati u vidu odredbu ZOOBS-a (vidi Sliku br. 4) koja bliže opredeljuje naselje (Član 10, Stav 1, Tačka 22).

22) naselje je prostor na kome se redovi ili grupe zgrada nalaze s jedne ili obe strane puta, dajući mu izgled ulice i čije su granice označene saobraćajnim znakovima za obeležavanje naseljenih mesta;

Slika br. 4

Kada se pažljivo pročitaju Član 46 i Član 10 ZOOBS-a, lako se može uočiti da je na Slici br. 1 prikazano naseljeno mesto, a na Slici br. 2 naselje, pa da shodno tome u situaciji prikazanoj na Slici br. 2 važi ograničenje brzine do 60 km/h, a na Slici br. 1 do 80 km/h.

Brojni su primeri u kojima odgovornost vozača zavisi od toga da li je ograničenje na licu mesta nezgode bilo do 60 km/h ili do 80 km/h, a posebno se ističu primeri u kojima je vozilo voženo brzinom između 60 km/h i 70 km/h.

3. PRETICANJE U RASKRSNICI

Prilikom anketiranja veštaka saobraćajne struke i ostalih lica koja često koriste ZOOBS i ZOBS, a posebno građana kojima ZOOBS nije neophodan za obavljanje delatnosti, nailazimo na delimično tačno tumačenje o pravu da se izvrši preticanje u raskrsnici. Naime, najčešći odgovor na pitanje o tome da li je dozvoljeno preticanje u raskrsnici je "Ne". Kada se pažljivo analizira ZOOBS (Član 65. Stav 2.), može se videti da je zabranjeno preticanje u raskrsnici (vidi Sliku br. 5), osim u slučaju kada se vozilo koje je preticano kreće putem sa prvenstvom prolaza i preticanje nije izričito zabranjeno.

Drugim rečima, preticanje kada se vozila kreću po putu sa prvenstvom prolaza nije zabranjeno ukoliko se vozila kreću putem sa prvenstvom prolaza, a preticanje nije izričito zabranjeno. To znači da je vozač koji vrši skretanje na "sporedan" put sa leve strane dužan da ustupi prvenstvo vozilu koje ga pretiče u raskrsnici ukoliko izričito nije zabranjeno preticanje u toj raskrsnici.

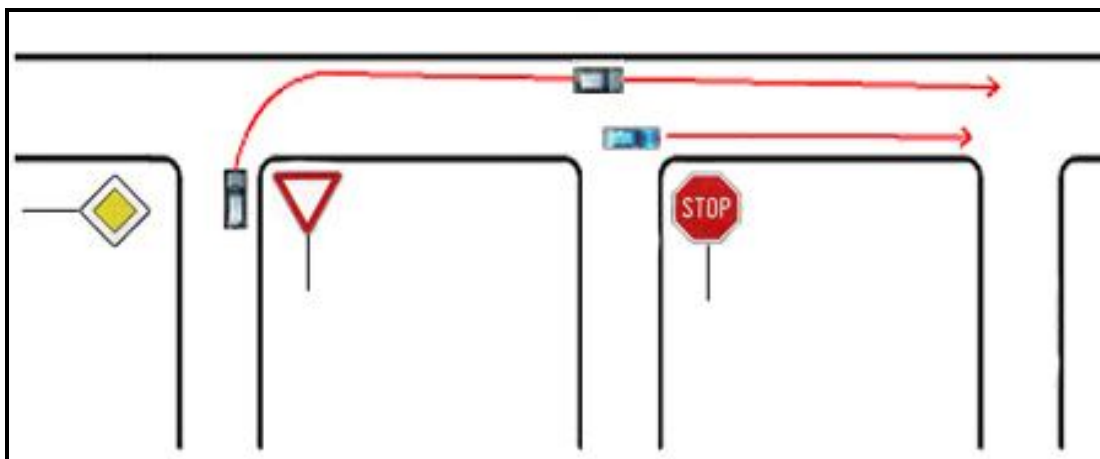
Član 65.

Vozač ne sme da pretiče drugo vozilo, osim bicikla, bicikla sa motorom i motocikla bez bočne prikolice, neposredno ispred raskrsnice ili na raskrsnici koja nije sa kružnim tokom saobraćaja ili neposredno ispred i na prelazu puta preko železničke ili tramvajske pruge u nivou bez branika ili polubranika.

Neposredno ispred raskrsnice i na raskrsnici vozač sme da pretiče: vozilo koje skreće ulevo, a pretiče se s desne strane (član 59. stav 2); vozilo koje skreće udesno, ali da pri tom svojim vozilom ne prelazi na deo kolovoza namenjen za saobraćaj vozila iz suprotnog smera; vozilo koje se kreće na putu sa prvenstvom prolaza, kao i kad je saobraćaj na raskrsnici regulisan svetlosnim saobraćajnim znakovima ili znacima koje daje ovlašćeno lice.

Neposredno ispred i na prelazu puta preko železničke ili tramvajske pruge u istom nivou bez branika ili polubranika vozač sme da pretiče drugo vozilo kad je saobraćaj na takvom prelazu regulisan uređajima za davanje svetlosnih saobraćajnih znakova na raskrsnici.

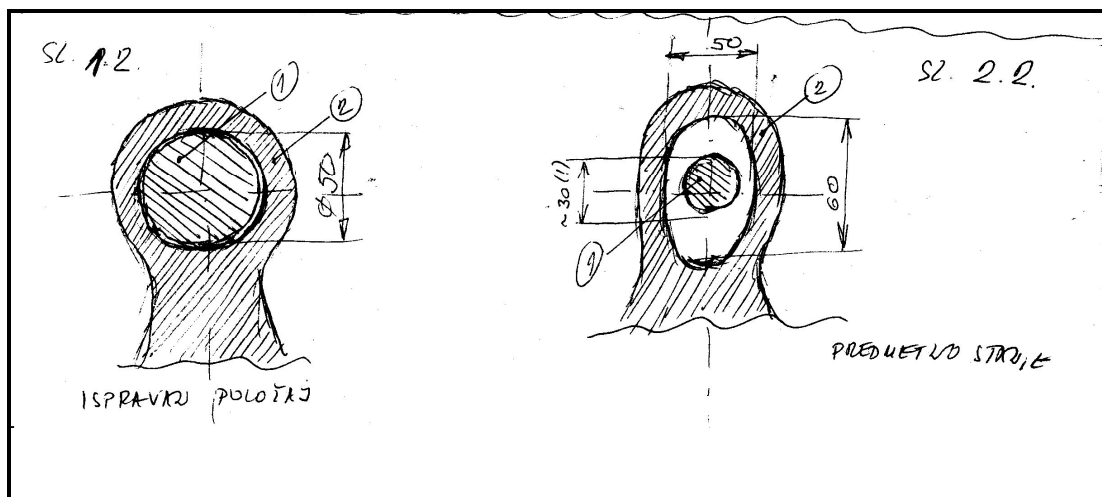
Slika br. 5



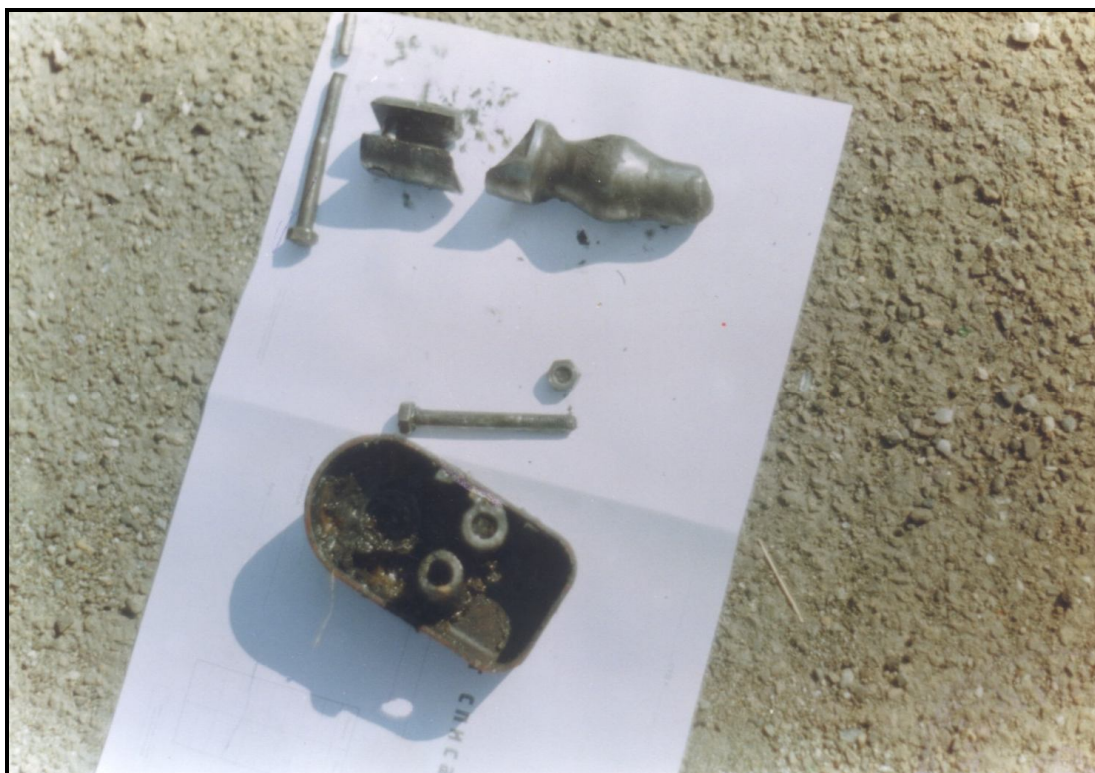
Slika br. 6

4. GREŠKA VEZANA ZA TEHNIČKU NEISPRAVNOST VOZILA

Vrlo često se događa da za tehničku neispravnost vozila odgovornost snose i vozači i odgovorni iz organizacije, tj. odgovorna lica. U primeru saobraćajne nezgode gde je bio neispravan "pufer", pri čemu je klin klin imao veliki "zazor" i imao naprsnuće pre nastanka saobraćajne nezgode (vidi slike br. 7 i br. 8), postoje propusti na strani vozača, ali i na strani lica odgovornog za tehnički pregled ovog skupa vozila koji je obavljen oko mesec dana pre nastanka ove saobraćajne nezgode.



Slika br. 7



Slika br. 8

Naime, nesporno je da ovakva neispravnost veze vučnog i priključnog vozila nije mogla nastati u intervalu od tehničkog pregleda do nastanka saobraćajne nezgode. To znači da je lice odgovorno za tehnički pregled potpisalo dokument o tehničkoj ispravnosti za vozilo za koje je bilo moguće vrlo lako (vizuelnim pregledom) utvrditi da neispunjava uslove tehnički ispravnog vozila.

5. SUDARI U KOLONI

Vrlo su česti slučajevi sudara vozila koja se kreću u koloni (vidi Sliku br. 9) pa je rasprostranjeno laičko mišljenje da je "uvek kriv zadnji". Ukoliko pažljivo pročitamo i uporedimo Član 38 (vidi Sliku br. 10), Član 44 (vidi Sliku br. 11) i Član 94 (vidi Sliku br. 12) ZOOPS-a, vrlo lako se može uočiti da je vozač prvog vozila morao svoju nameru da najavi i upozori vozače vozila koji se kreću iza njega da će se zaustaviti ili znatno smanjiti brzinu. Kod sudara u koloni to najčešće nije slučaj jer vozač prvog vozila najčešće naglo koči izbegavajući neku opasnu situaciju (pešak, rupa na kolovozu). Vozači iza njega nisu bili u stanju da istovremeno uoče opasnost i preduzmu kočenje, pa je zbog toga i došlo do sustizanja vozila i sudara u koloni. Imajući u vidu odredbe Člana 38 i Člana 44 ZOOPS-a, jasno je da je za nastanak opasne situacije i nezgodu odgovoran onaj koji je stvorio opasnost vozaču prvog vozila u koloni ili prvi vozač u koloni.



Slika br. 9

Član 38.

Vozač koji namerava da na putu izvrši neku radnju vozilom (pomera-nje vozila udesno ili ulevo, menjanje saobraćajne trake, preticanje, obilaženje, zaustavljanje, skretanje udesno ili ulevo, polukružno okretanje, vožnja unazad i sl.) sme da otpočne takvu radnju samo ako se prethodno uve-rio da to može da učini bez opasnosti za druge učesnike u saobraćaju ili imo-vinu, vodeći pri tom računa o položaju vozila i o pravcu i brzini kretanja.

Vozač je dužan da postupi po odredbi stava 1. ovog člana i kad se uk-ljučuje u saobraćaj (izlazak vozila iz garaže ili dvorišta ili sa drugih sličnih površina).

Slika br. 10

Član 44.

Vozač ne sme da menja način upravljanja vozilom naglim smanjenjem brzine kretanja vozila, osim u slučaju neposredne opasnosti.

Vozač koji ima nameru da znatnije smanji brzinu kretanja vozila dužan je da to učini, osim u slučaju neposredne opasnosti, na način kojim neće ugroziti ili u većoj meri ometati druge vozače koji se kreću iza njega, kao i da te vozače o svojoj nameri upozori uključivanjem stop svetla ili davanjem odgovarajućeg znaka rukom.

Slika br. 11

Član 94.

Vozač je dužan da drži potrebno odstojanje kad se kreće iza drugog vozila, tako da ne ugrožava bezbednost saobraćaja.

Slika br. 12

6. PUT KAO UZROK NEZGODE

Ako se saobraćajna nezgoda dogodi zbog iznenadno nastale opasne situacije koju vozač nije mogao blagovremeno da vidi niti je imao razloga da je očekuje, tada možemo smatrati da je učesnik nezgode koji je stvorio opasnu situaciju, ili okolnost zbog koje je nastala opasna situacija uzrok nastanka ove saobraćajne nezgode.



Slika br. 13

Tako npr. ako se nezgoda dogodila na autoputu, i to tako što je kao posledica oštećenja ograde došlo do izlaska životinje na autoput, zbog čega je vozač reagovao naglim skretanjem pa je došlo do prevrtanja ili sudara vozila. Pod takvim okolnostima, odgovornost za nastanak ove saobraćajne nezgode i osnovni propust je posledica ne postojanja zaštitne ograde, odnosno odgovornost je na strani upravljača puta. U ovakvim uslovima na strani vozača ne mora biti propusta vezanih za nastanak nezgode.

Pored toga, ako je takva neispravnost ograde postojala dovoljno dugo da bi bila uočena od strane organa MUP-a tokom redovne periodične kontrole bezbednosti saobraćaja na toj deonici puta, tada i na strani nadležnog OUP-a stoji propust vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode.

7. VOZILA POD PRATNJOM I VOZILA SA PRVENSTVOM PROLAZA

Vrlo specifičan slučaj nastaje kada u nezgodi učestvuje vozilo pod pratnjom i/ili vozilo sa prvenstvom prolaza. Naime, mnoga ograničenja se ne odnose ni na vozila pod pratnjom ni na vozila sa prvenstvom prolaza, a što se može videti iz Člana 124 i Člana 125 ZOOBS-a (vidi slike br. 14 i br. 15).

24. Vozila pod pratnjom

Član 124.

Pod vozilima pod pratnjom, u smislu ovog zakona, podrazumevaju se vozila kojima je dodeljena pratnja pripadnika milicije ili vojnih lica na posebnim motornim vozilima snabdevenim uređajima za davanje posebnih svetlosnih i zvučnih znakova, i to za vreme dok se ti znakovi daju.

Vozač koji na putu susretne vozilo ili kolonu vozila pod pratnjom i vozač koga sustigne vozilo ili kolona vozila pod pratnjom dužni su da zaustave svoje vozilo, da noću umesto velikih svetala upotrebe oborena svetla za osvetljavanje puta, da se strogo pridržavaju naredaba koje im daju lica iz pratnje i da kretanje nastave tek pošto prođu sva vozila pod pratnjom.

Vozila pod pratnjom imaju pravo prvenstva prolaza u odnosu na sva druga vozila (član 50), osim u odnosu na vozila koja se kreću raskrsnicom na kojoj je saobraćaj regulisan svetlosnim saobraćajnim znakovima ili znacima ovlašćenog lica, i na njih se ne primenjuju odredbe ovog zakona o ograničenju brzine (čl. 46. i 48), o zabrani preticanja i obilaženja kolone vozila (član 62. stav 1. tačka 1) i o zabrani presecanja kolone pešaka (član 78), pod uslovom da ne ugrožavaju bezbednost drugih učesnika u saobraćaju.

Da bi omogućili nesmetani prolaz vozilima iz stava 1. ovog člana, pešaci su dužni da se uklone sa kolovoza dok ta vozila prođu.

Slika br. 14

Vozač vozila pod pratnjom i vozač vozila u pratnji su u obavezi da sačuvaju, odnosno bezbedno prevezu, lica zbog kojih se kreće kolona vozila pod pratnjom. Iz tog razloga je propisano (Član 124 ZOOBS-a), da je obaveza ostalih učesnika u saobraćaju vozača da se zaustave. Pored toga i pešaci su dužni da se uklone sa kolovoza dok ne prođe kolona vozila pod pratnjom. Imajući to u vidu, vrlo je teško zamisliti situaciju u kojoj bi vozilo iz kolone vozila pod pratnjom preduzelo iznenadnu radnju izbegavanja nezgode i time dovelo u opasnost ili napravilo saobraćajnu nezgodu izbegavajući učesnika u saobraćaju koji se ponaša suprotno Članovima 124 i 125 ZOOBS-a.

Vrlo slične odredbe, ali nešto blaže su propisane i za vozila sa prvenstvom prolaza, što se jasno vidi iz teksta Člana 125 ZOOPS-a.

25. Vozila sa pravom prvenstva prolaza

Član 125.

Na vozila službe hitne pomoći, vatrogasne službe, organa unutrašnjih poslova i oružanih snaga Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, kad posebnim uređajima daju svetlosne i zvučne znake ne primenjuju se odredbe ovog zakona o ograničenju brzine (čl. 46. i 48), o zabrani preticanja i obilaženja kolone vozila (član 62. stav 1. tačka 1) i o zabrani presecanja kolone pešaka (član 78). Ta vozila imaju pravo prvenstva prolaza u odnosu na sva druga vozila (član 50), osim u odnosu na vozila pod pratnjom (član 124) i vozila koja se kreću raskrsnicom na kojoj je saobraćaj regulisan svetlosnim saobraćajnim znakovima ili znacima ovlašćenog lica, pod uslovom da ne ugrožavaju bezbednost drugih učesnika u saobraćaju.

Da bi omogućili prolaz vozilima iz stava 1. ovog člana, pešaci su dužni da se sklone s kolovoza, a ostala vozila da ih propuste i da se, po potrebi, zaustave dok ta vozila prođu.

Kad vozilo organa unutrašnjih poslova i oružanih snaga Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije upotrebom dva plava svetla obezbeđuje prolaz jednom vozilu ili koloni vozila koja se kreću iza njega, vozači su dužni da obrate pažnju i na vozila kojima se obezbeđuje prolaz, da ih propuste i da, po potrebi, zaustave svoja vozila dok ta vozila prođu.

U pogledu međusobnog prava prvenstva prolaza vozila iz stava 1. ovog člana važe odredbe ovog zakona o prvenstvu prolaza.

Uredaji za davanje posebnih svetlosnih i zvučnih znakova smeju se ugradivati i upotrebljavati samo na vozilima kojima pripadnici milicije ili vojna lica vrše pratnju (član 124. stav 1) i na vozilima sa pravom prvenstva prolaza iz st. 1. i 3. ovog člana.

Slikabr. 15

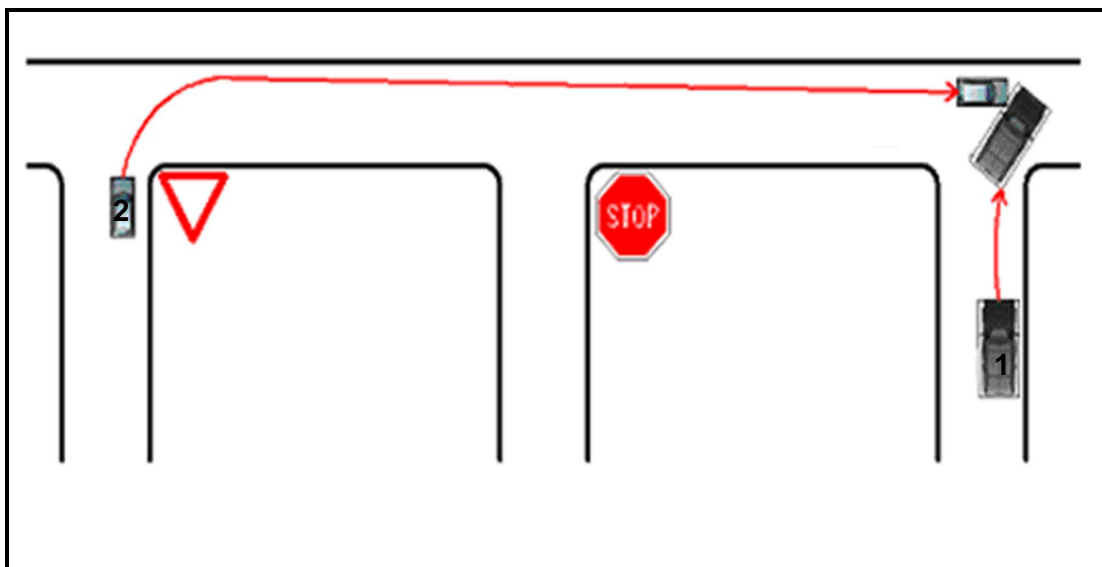
Imajući u vidu prethodna dva člana teško je zamisliti situaciju u kojoj vozač vozila sa prvenstvom prolaza, odnosno vozač vozila iz kolone vozila pod pratnjom, mogu biti odgovorni zbog saobraćajne nezgode sa pešakom koji neoprezno prelazi preko kolovoza i sl.

8. PRVENSTVO PROLAZA U RASKRSNICI

Malo je vozača koji će Vam reći da najčešće nisu sigurni ko ima prvenstvo prolaza u raskrsnici. Još je manje onih koji rade u osiguranju na isplatama šteta po osnovu autoodgovornosti, onih koji se bave veštačenjem i analizom saobraćajnih nezgoda, onih koji se bave upravljanjem putevima, sudija, tužioca, advokata, onih koji se bave projektovanjem raskrsnica i regulisanjem saobraćaja, a koji će Vam oprezno reći da nisu uvek sigurni ko ima prvenstvo prolaza u jednostavnoj raskrsnici.

Navešćemo nekoliko jednostavnih primera iz kojih se lako može videti koliko je površno ova problematika obrazložena kandidatima koji se spremaju za polaganje vozačkog ispita, studentima pravnog fakulteta u okviru predmeta "Saobraćajno pravo", sudskim i advokatskim pripravnicima i td.

U raskrsnici koja je prikazana na Slici br. 16 postavlja se pitanje koje vozilo je imalo prvenstvo prolaza jer je došlo do sudara. Imajući u vidu da se vozilo br. 2 uključilo na put sa prvenstvom prolaza signalisan saobraćajnim znakom II-1, to znači da je vozilo 2 sigurno započelo kretanje putem sa prvenstvom prolaza. Ono što je sporno u ovom slučaju, odnosi se na kretanje vozila 2 kroz raskrsnicu koja sledi. U takvim uslovima uobičajen stav onih koji analiziraju ovu situaciju je da se, nakon prolaska kroz sledeću raskrsnicu, vozilo 2 više ne kreće putem sa prvenstvom prolaza jer je prošlo kroz raskrsnicu.



Slika br. 16

Potrebno je znati da raskrsnica ukida, odnosno poništava saobraćajne znakove izričitih naredbi, ali ne i sve ostale saobraćajne znakove. Kako je saobraćajni znak III-3 znak obaveštenja i postavlja se na putu sa prvenstvom prolaza, to znači da se ni taj znak ni put sa prvenstvom prolaza ne poništavaju prolaskom kroz raskrsnicu. Završetak puta sa prvenstvom prolaza se može signalisati samo znakom III-4 ili znakom II-1. Kako od mesta uključivanja na put sa prvenstvom prolaza pa do mesta sudara vozilo 2 nije na svom putu naišlo na saobraćajne znakove III-4 ili II-1, to shodno Pravilniku o saobraćajnim znakovima na putevima (Član 67), putu kojim je voženo vozilo 2 nije ukinut status puta sa prvenstvom prolaza.

Drugim rečima, u raskrsnici u kojoj je došlo do sudara, vozilo 2 je imalo prioritet jer je u raskrsnicu ušlo krećući se putem sa prvenstvom prolaza.

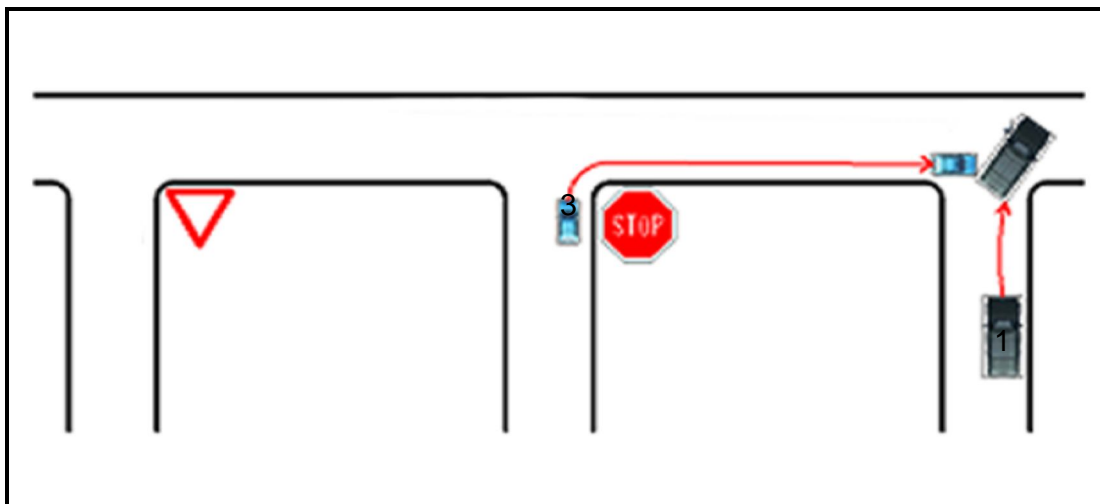
Analizirajući putanju vozila 1, lako se može uočiti da vozač vozila 1 nije imao saobraćajne znakove koji bi mu signalisali da ulazi u raskrsnicu sa putem sa prvenstvom prolaza, te da je dužan da ustupi prvenstvo u prolazu vozilu 2. Treba naglasiti da je vozač vozila 1 bio u "izvinjavajućoj zabludi", tj. u zabludi da ima prvenstvo u prolazu jer mu vozilo 2 nailazi sa leve strane. Ova zabluda nije izazvana propustom vozača vozila 1, pa na njegovoj strani nema propusta vezanih za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode.

Do ove saobraćajne nezgode je došlo propustom upravljača puta, odgovornog projektanta i odgovornog lica, kao i propustom nadležnog OUP-a, pod uslovom da su ovako signalisane raskrsnice izvedene po projektu. Ako bi do ovakve situacije došlo uništavanjem saobraćajnog znaka koji bi vozaču vozila 1 dao podatak da nailazi na raskrsnicu sa putem sa prvenstvom prolaza, tada bi za nastanak ove nezgode stajali propusti na strani odgovornog lica koje je "uništavanjem" saobraćajnog znaka dovelo do narušavanja jasnog odnosa prioriteta u raskrsnici i nastanka ove nezgode.

Za razliku od prethodnog primera vozilo broj 3 se uključilo na put sa prvenstvom prolaza sa puta na kome je bio postavljen znak II-2. Tim znakom se obaveštavaju vozači da moraju da zaustave vozilo kojim upravljaju i ustupe prvenstvo prolaza, ali ne i da nailaze na put sa prvenstvom prolaza.

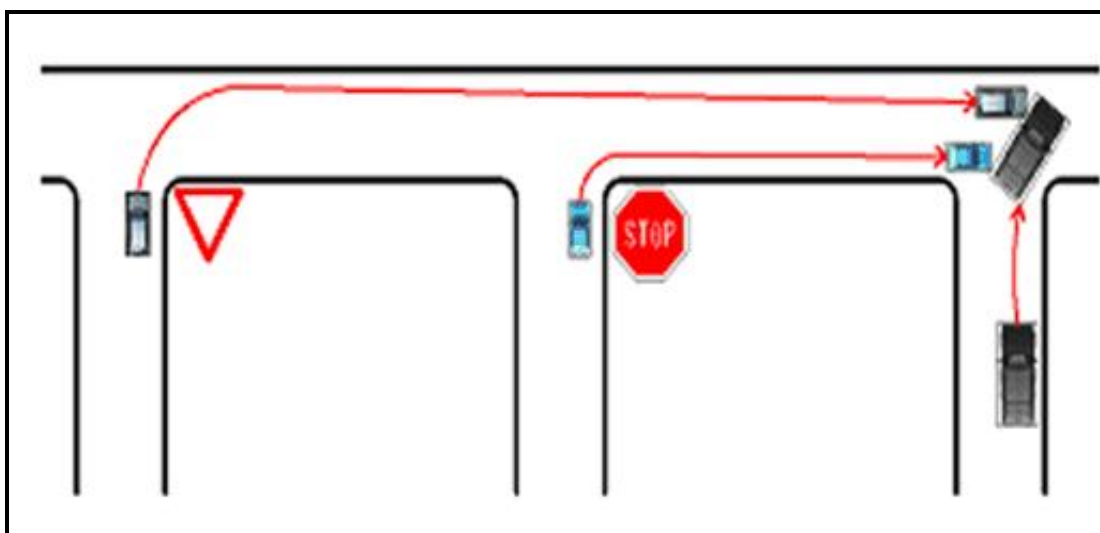
Bez obzira što vozač vozila 3 nije imao podatak ni saznanje da se kreće putem sa prvenstvom prolaza, objektivna je činjenica da je ušao na put sa prvenstvom prolaza iako za to nije imao ni saznanje ni saobraćajnu signalizaciju. Treba znati da onaj ko se ponaša u skladu sa pravilima koja važe, ne može biti odgovoran za svoje ponašanje u slučaju samo zato što nema saznanje da se ponaša u skladu sa pravilima koja važe na mestu gde je nastala nezgoda.

To znači da u slučaju saobraćajne nezgode prikazane na Slici br 17, vozač vozila 3 ne bi bio odgovoran za nastanak nezgode jer je nezgoda nastala u raskrsnici u kojoj je za njegov pravac kretanja bilo označeno da se kreće putem sa prvenstvom prolaza. Kao i u prethodnom slučaju, ne bi bio odgovoran ni vozač vozila 1 jer nije imao saznanje da nailazi na raskrsnicu sa putem sa prvenstvom prolaza, kao i da mu je vozilo 3 došlo sa leve strane.



Slika br. 17

Do ove saobraćajne nezgode je došlo propustom upravljača puta, odgovornog projektanta i odgovornog lica, kao i propustom nadležnog OUP-a, pod uslovom da su ovako signalisane raskrsnice izvedene po projektu. Ako bi do ovakve situacije došlo uništavanjem saobraćajnog znaka koji bi vozaču vozila 1 dao podatak da nailazi na raskrsnicu sa putem sa prvenstvom prolaza, tada bi za nastanak ove nezgode stajali propusti na strani odgovornog lica koje je "uništavanjem" saobraćajnog znaka dovelo do narušavanja jasnog odnosa prioriteta u raskrsnici i nastanka ove nezgode.



Slika br. 18

Na Slici br. 18 je prikazan primer realne saobraćajne nezgode koja je analizirana iz dva koraka. Analiza ove saobraćajne nezgode je objašnjena na situacijama prikazanim na slikama br. 16 i br. 17, pa se odgovor na analizu ove nezgode dobija sintezom prethodna dva slučaja.

9. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Način pripremanja kandidata za vozački ispit nije dobar jer se kandidati pripremaju učeći koji su odgovori za koje slike, a bez objašnjenja koje su zakonitosti, pravila, obaveze i značenja u ZOOPS-u, ZOBS-u i pratećim pravilnicima. Treba znati da se ni na jednom od pravnih fakulteta ova materija (ZOBS i ZOOPS) ne izučavaju detaljno, pa je poznavanje ZOBS-a i ZOOPS-a od strane zaposlenih u osiguravajućim zavodima, MUP-u, tužilaštvu, sudovima, organima za prekršaje, radnim organizacijama koje se bave transportom, opštinskim i republičkim organima nadležnim za puteve i vozila itd, ponekad nedovoljno za kvalitetno obavljanje odgovarajućih zadataka iz oblasti bezbednosti saobraćaja.

Ovo nepoznavanje materije iz ZOBS-a i ZOOPS-a može dovesti do nepravilnih isplata šteta, prekršajnih prijava, optužnica za dela učinjena u saobraćaju, presuda u krivičnim i parničnim postupcima vezanim za saobraćajne nezgode i disciplinskim postupcima vezanim za radne organizacije. Zbog toga je potrebno vrlo javno i često iznositi analize i karakteristične primere kako bi učesnici u saobraćaju lakše i brže upoznali pravila. Tek kada učesnici u saobraćaju dobro znaju pravila, od njih se može očekivati da se ponašaju u skladu sa pravilima koja poznaju. Drugim rečima, ponašanje u skladu sa lošim poznavanjem pravila teško i slučajno može biti pravilno.

LITERATURA

- [1.] Vujanić, M.: Definisanje metodologije izrade vremensko-prostorne analize saobraćajne nezgode tipa pešak-automobil sa posebnim osvrtom na nezgode ovog tipa u uslovima slobodnog i normalnog toka u zoni stajališta JMP-a, magistarski rad, Beograd 1983.
- [2.] III Jugoslovensko savetovanje o saobraćajno tehničkom veštačenju, Zbornik radova, Beograd 1989.
- [5.] Kostić, S.: Tehnike bezbednosti i kontrole saobraćaja, Univerzitet u Novom Sadu – Fakultet tehničkih nauka, Novi Sad 2002.
- [6.] Službeni list Srbije i Crne Gore, 2003. Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima, XXIV izdanje, Službeni list Srbije i Crne Gore, Beograd
- [6.] Zbirka propisa o bezbednosti saobraćaja, Poslovni biro d.o.o. Beograd,
- [7.] Ekspertize saobraćajnih nezgoda, Institut Saobraćajnog fakulteta u Beogradu