

OPASNA SITUACIJA U SAOBRAĆAJU KOD KRIVIČNIH DELA UGROŽAVANJA JAVNOG SAOBRAĆAJA, POTREBA DEFINICIJE SA KRIVIČNO-PRAVNOG ASPEKTA I SLOŽENE SAOBRAĆAJNE SITUACIJE

Dragan Radosavljević¹

XIV Simpozijum
„Veštaćenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju“

Rezime: U pravnoj nauci i sudskoj praksi nije pridavana adekvatna pažnja definisanju opasne situacije, sa pravnog aspekta pa se tek skoro pojavila potreba da se tom pitanju posveti posebna pažnja. Da bi se društvo zaštitilo od posledica saobraćaja postavljena su striktna pravila ponašanja u saobraćaju, kroz zakonsku regulativu (kod nas kroz Krivični zakonik i ZOBS), a za nepoštovanje tih pravila, i sankcije. Tako su pravila prešla na PRAVNI teren uz mnogobrojne sudske i prekršajne postupke. U našem pozitivnom krivičnom zakonodavstvu postoji krivično delo pod nazivom Ugrožavanje javnog saobraćaja (čl. 289 Krivičnog zakonika Republike Srbije).

Analizirajući navedeni tekst zakonika, jednostavno je zaključiti da je OPASNA situacija u saobraćaju centralni deo tog teksta i da na njemu, pravno počiva jedan od osnovnih elementa krivičnog dela, protivpravnost i nezaobilazno ključno pitanje: Šta je to opasna situacija u saobraćaju, i kada ona nastaje? Odgovor na to pitanje mora da bude pravne prirode ali bez saobraćajno-tehničkog veštačenja, to pitanje ne bi moglo biti razjašnjeno.

1 Velika Plana, pandad@eunet.rs

1. UVOD

U pravnoj nauci i sudskej praksi nije pridavana adekvatna pažnja definisanju opasne situacije, sa pravnog aspekta.

Razvoj saobraćaja, porast broja vozila, povećanje brzine vozila i dr. doprineli su sa jedne strane opštem razvoju društva, ali, istovremeno povećanju OPASNOSTI u saobraćaju, pa se javila potreba da se tom pitanju posveti posebna pažnja.

Cilj je bio, uočavanje problema koji dovede do opasne situacije i smanjenje tih uzroka.

Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda, a time i gubitak života ljudi privremenih ili trajnih posledica nezgoda u vidu telesnih povreda, invaliditeta i materijalnih kako na vozilima i na drugim objektima, tako i nematerijalnim štetama kroz odsustva sa posla, banjska i druga lečenja i socijalna davanja društva u saniranju tih posledica, postao je jedan od prioriteta svakog društva.

Da bi se društvo zaštitilo od posledica motorizacije postavljena su striktna pravila ponašanja učesnika u saobraćaju, kroz zakonsku regulativu (kod nas kroz Krivični zakonik i ZOBS), a za nepoštovanje tih pravila, i sankcije.

Na taj način, ta pravila su i zvanično prešla na PRAVNI teren. To je za posledicu imalo sudske i prekršajne postupke prema licima koja ta pravila nisu poštovala.

Tako i u našem pozitivnom krivičnom zakonodavstvu postoji krivično delo koje se tiče bezbednosti saobraćaja pod nazivom Ugrožavanje javnog saobraćaja, numerisano pod čl. 289 Krivičnog zakonika Republike Srbije, čiji tekst se daje u prilogu.

Takođe postoji i odredba težih oblika ovog krivičnog dela, za koje su zaprećene teške kazne.

Ugrožavanje javnog saobraćaja

Član 289.

(1) Učesnik u saobraćaju na putevima koji se ne pridržava saobraćajnih propisa i time tako ugrozi javni saobraćaj da dovede u opasnost život ili telo ljudi ili imovinu većeg obima, pa usled toga kod drugog nastupa laka telesna povreda ili prouzrokuje imovinsku štetu koja prelazi iznos od dvesta hiljada dinara, kazniće se zatvorom do tri godine.

Analizirajući navedeni tekst zakonika, jednostavno je zaključiti da je OPASNA situacija u saobraćaju centralni deo tog teksta i da na njemu, pravno počiva jedan od osnovnih elementa krivičnog dela, protivpravnost.

Protivpravnost se ovde sastoji, ne u radnji izvršenja, već u radnji propuštanja (nepridržavanja saobraćajnih propisa).

Ova protivpravnost dovodi do opasne situacije u saobraćaju, koja obično rezultira saobraćajnom nezgodom.

Samim tim, nameće se nezaobilazno i ključno pitanje: Šta je to opasna situacija u saobraćaju, i kada ona nastaje?

Konačni odgovor na to pitanje mora da bude pravne prirode, ali da bi se do njega došlo potrebno je u sudsak postupku provesti dokaze. U tom smislu vrši se uviđaj nezgode, (pribavlja fotoelaborat i skica lica mesta iste, pristupa se tehničkom pregledu vozila, vrši se obdukcija nastradalog, ili pribavljanje dokaza o vrsti povreda ili oštećenja materijalnih dobara, pristupa se ispitivanju osumnjičenog i svedoka očeviđadca, vrlo često se naređuje veštačenje koje treba da obaviti veštak sudske medicine sa zadatkom utvrđivanja položaja učesnika nezgode (sudar vozila-pešak) u momentu sudara i pravcu delovanja sila, pribavlja se nalaz veštaka, neuropsihijatra, o stepenu alkoholisanosti učesnika nezgode i stepenu štetnog dejstva alkohola u sagledavanju opasne situacije i reagovanju na nju i dr.).

Međutim, sve to nije dovoljno za utvrđivanje uzroka nastanka, toka i mogućnosti sprečavanja saobraćajne nezgode, jer se na osnovu prethodnog dokaza ne mogu utvrditi brzine kretanja učesnika, mesto sudara, vreme i opasnost od sudara, rastojanje sa kojeg je učesnik reagovao (ili uopšte nije reagovao) na prepreku, kao ni pozicije učesnika u momentu stvaranja opasne situacije.

Da nema saobraćajno-tehničkog veštačenja, ništa od prethodnog ne bi moglo biti razjašnjeno.

Pri navedenom redosledu prikupljanja dokaza pristupa se saobraćajno-tehničkom veštačenju kako bi se razjasnile odlučne činjenice o mogućim uzrocima nastanka nezgode, i mogućnostima da ista, eventualno bude sprečena.

Zbog toga, pre nego što se pređe na pravni teren, ocena raznih saobraćajno-tehničkih situacija, pa i OPASNE SITUACIJE, neminovno zalazi na teren razmatranja i analize saobraćajno-tehničkog veštaka, koji će ga pri primeni pravilnih postupaka i metoda odvesti pravilnim, sigurim i pouzdanim zaključcima o momentu Opasne situacije, međusobnim položajima učesnika u njoj, načinu i režimu kretanja učesnika, eventualno preuzetim zaštitnim merama u cilju sprečavanja konfliktne situacije ili izlaska iz nje u najgoroj situaciji, međusobnom položaju učesnika, brzina i sl. u njoj.

Tek kada saobraćajno-tehničko veštačenje bude okončano stvar ponovo prelazi na pravni teren u okviru koga sud ocenjuje sadržinu i ishod provedenog veštačenja, te u koliko na isto nema primedbi, može da donese presudu koja u kasnijem toku postupka može da opstane.

Ali, pre nego što smo ponovo prešli na pravni teren, trebamo se za trenutak zadržati na mogućim aspektima posmatranja opasne situacije od strane veštaka datim sa saobraćajno-tehničkog posmatranja saobraćajne situacije.

U tom smislu prisutna je jedna teza po kojoj proizlazi da je ocena veštaka saobraćajne struke, date sa saobraćajno-tehničkog aspekta, subjektivna ocena slučaja, uključujući i stav oko opasne situacije.

Zagovornici ove teze, brane istu činjenicom da nijedna saobraćajna nezgoda nije identična, te da je subjektivna procena veštaka, neminovnost.

Druga teza glasi da se ocena opasne situacije daje na osnovu saobraćajno-tehničkih definicija o njoj, koja glasi: „Opasna situacija je saobraćajna situacija koja zahteva reagovanje bar jednog učesnika, u cilju izbegavanja nezgode“ (Vujanić, 1983).

Ovako izložena definicija opasne situacije sa saobraćajno-tehničkog aspekta je ubedljiva, sadržajna i kratka i dovoljna veštaku za analizu saobraćajne nezgode, i opasne situacije, jer ima isto polazište za sve, i isključuje mogućnost da bi po provedenoj analizi nezgode, pri identičnim situacijama, ishodi bili dijametralno suprotni (što prethodna teza ne garantuje).

Vraćajući se ponovo na pravni teren, nemoguće je, ne primetiti, da je saobraćajno-tehničko veštačenje u suštini centralni dokaz pri rešavanju uzroka nastanka, toka i mogućnosti sprečavanja saobraćajne nezgode, ma da se, očito, izbegava da se to i javno iznese.

U nekim presudama nekadašnjeg Vrhovnog suda Srbije (objavljene čak i u zborniku sudske prakse), to se negira, navodeći da je to samo „jedan od dokaza“.

Ovakav stav da to nije jedini dokaz, nije sporan, ali je sporno pitanje da li bi se bez provedenog saobraćajno-tehničkog veštačenja moglo uopšte utvrditi šta je na pr. uzrokovalo izletanje vozila sa kolovoza i sl. Naravno da ne bi. Zbog toga, bez nepotrebne rezervisanosti prema ovom dokazu, treba istaći njegov pravi značaj, pogotovu što i zakonodavac navodi da se veštačenje provodi radi utvrđivanja neke važne činjenice.

Stiče se utisak da se nepriznavanje važnosti saobraćajno-tehničkog veštačenja povezuje sa umanjenjem značaja da sud donosi konačnu odluku o određenoj pravnoj stvari, ali za takvom rezervom u stavu saobraćajnog veštačenja nema potrebe jer je ZKP-om propisano da sud može tražiti od veštaka dodatno objašnjenje, može naložiti novo veštačenje, odrediti usaglašavanje veštaka, sa mišljenjem ukoliko zadire u pravni stav, nije ni „važan“.

Konačno ZKP-om je utvrđeno da sud ceni svaki dokaz ponaosob i u njihovoj međusobnoj povezanosti stim što je uvedena i novina da se u slučaju sumnje stvar ili dokaz ima tumačiti kao

da je to povoljnije po okriviljenog. Primena ovog stava tek će u praksi biti na proveri, kada je u pitanju i saobraćajno-tehničko veštačenje.

Pošto smo još uvek na pravnom terenu, a izložena je definicija opasne situacije sa saobraćajno-tehničkog aspekta došli smo do momenta kada treba sa PRAVNOG aspekta da se definišu opasne situacije u saobraćaju.

Kada je naznačeno da se opasna situacija ima definisati to jasno kazuje polazišni stav autora da će se pokušati doći do definicije opasne situacije.

Da bi se došlo do definicije, mora se poći od toga da ista mora zadovoljiti određene i jasne kriterijume.

Obzirom na bezbroj nastanka opasnih situacija, postavlja se pitanje. Koje kriterijume mora da sadrži definicija opasne situacije?

Dva osnovna kriterijuma za to :

- Da bude dovoljno ŠIROKA, da načelno obuhvati sve moguće saobraćajne situacije u praksi.
- Da bude primenljiva na svaki konkretni slučaj u praksi.

Ukoliko nije zadovoljen prvi kriterijum (ŠIRINA), onda to i nije definicija, pa bilo o kojoj pojavi da se radi. Tu dakle mora sve da bude obuhvaćeno, načelno, svaka situacija. U protivnom definicije i nema.

Drugi kriterijum proizilazi iz prvog. On pruža neophodnu primenljivost u praksi, prvog kriterijuma. Ukoliko je drugi kriterijum neprimenljiv, to nedvosmisleno znači da prvi kriterijum „nije dobar“, odnosno da uslov primene prvog kriterijuma nije korektno i pravilno definisan.

Kao dopunski kriterijum za definisanje opasne situacije u saobraćaju, je taj da se definicija opasne situacije mora zasnovati na nepromenljivim PODKRITERIJUMIMA.

Ako smo već prethodno rešili, postavlja se pitanje kako bi glasila definicija opasne situacije u saobraćaju i na kojim podkriterijumima bi se ona morala zasnovati.

Definicija opasne situacije:

OPASNA SITUACIJA JE NEPROPISAN I UGROŽAVAJUĆI SAOBRAĆAJNI TOK, NASTAO OD STRANE JEDNOG, DVA ILI VIŠE UČESNIKA, KOJI UKOLIKO SE U DOVOLJNOJ MERI NE PROMENI ILI ZAUSTAVI, DOVODI DO SAOBRAĆAJNE NE-ZGODE KOJA ZA POSLEDICU IMA NASTANAK TELESNIH POVREDA UČESNIKA ILI MATERIJALNE ŠTETE KOJA PRELAZI IZNOS OD 200.000 DINARA.

Podkriterijumi (uslovi) na kojima se ona zasniva:

- Da li je ponašanje učesnika nepropisno?
- Da li je ugrožavajući tok konkretan?
- Da li je ugrožavajući tok neposredan, odnosno da li je učesniku ostalo malo vremena na raspolaaganju da reaguje na prepreku, od momenta njenog uočavanja ili mogućnosti da je realno uoči?
- Da je prepreka bliska, odnosno da je prostorna distanca mala između učesnika i prepreke, ili dva učesnika, pod uslovom iz prethodne tačke.
- Da je opasna situacija iznenadna.
- Da je uzročna veza između propuštanja propisanog ponašanja učesnika nezgode i nastale posledice skrivljena.
- Da nastala posledica ima svoje održavanje kroz fizičke povrede lica ili materijalnu štetu od preko 200.000 dinara

Pošto se radi o ovakvoj postavci razmatranja i definisanja opasne situacije, nužno se je zadržati na detaljnijem objašnjavanju podkriterijuma na kojima počiva opasna saobraćajna situacija. Ovo radi toga što bi takva objašnjenja bacila pravu svetlost i jasno osvetlila nužnost, značaj i sadržini iznesenih standarda.

Radi toga podimo utvrđenim redosledom koji nije slučajno predstavljen, već je rezultat značaja pojedinih standarda i njihove međusobne povezanosti, što će se najbolje videti kroz analizu

istih putem praktične primene tih standarda, kroz razne saobraćajne opasne situacije, koja će kasnije uslediti.

- Ponašanje učesnika mora da je **nepropisno**. Uvođenje ovog standarda ima za cilj da se obuhvate SVE situacije koje su protivne odredbama ZOBS-a, a ne samo pojedinačne.

ZOBS predviđa mnogobrojne norme ponašanja učesnika u saobraćaju, od pravilnog kretanja vozila po putu, brzine, bočnog rastojanja od ivice kolovoza i prilikom mimoilaženja vozila, daljinu sleđenja, mogućnost bezbednog preticanja, obavezama prilikom prilaska autobuskom stajalištu za vreme dok autobus stoji radi primanja putnika, obavezu ponašanja vozača prilikom približavanja obeleženom pešačkom prelazu, i mnoge druge obaveze.

Nabranjem samo nekih, a izostavljanjem svih ostalih obaveza učesnika u saobraćaju koje mogu stvoriti opasnu situaciju neminovno vodi nepotpunosti sagledavanja i ocene opasne saobraćajne situacije iz raznih uglova posmatranja (na pr. ne postavljanje ili pogrešno postavljanje znaka obaveštenja naselja sa znakom izričitih naredbi o ograničenju brzine i sl.), a što može imati za posledicu da vozač bude pogrešno obavešten o režimu kretanja na određenom delu puta, i ne preuzme mere kojima će izbeći opasnu saobraćajnu situaciju.

Time vozač, bez svoje volje, već propustima drugih može biti doveden u nezgodnu saobraćajnu situaciju, koju u pojedinim slučajevima, nije objektivno u mogućnosti da reši.

Ako se tome doda i pitanje načela poverenja u saobraćaju, (Vujanić et al, 2009; Radosavljević, 1996.) vozač koji se pridržava saobraćajnih propisa nije dužan da predviđa nepropisno ponašanje drugih učesnika u saobraćaju. Time značaj izloženog pravog standarda postaje još veći. Ugrožavajući saobraćajni tok mora da bude konkretan. Suština ovog standarda se sastoji u tome, što je samo konkretna saobraćajna situacija element krivičnog dela. Za razliku od toga, apstraktna opasnost predstavlja samo prekršaj.

Na primer, ukoliko je vozač prekršio brzinu kretanja na putu, a nikoga nije konkretno ugrozio, odgovaraće samo za prekršaj, zbog toga što se nije pridržavao propisane brzine. Ovde vidimo da je ovaj standard isprepletan sa prvim standardom, nepropisnošću, kao nosiocem svih standarda.

- Ugrožavajući saobraćajni tok mora da je **neposredan**. To znači da je učesniku ostalo MALO VREMENA na raspolaganju da reaguje na prepreku od njenog uočavanja pri nepravilnom ponašanju, ili mogućnosti da takvu prepreku može uopšte da uoči. Koliko će to vreme biti, faktičko je pitanje i odgovor na isto treba da bude rezultat provedene analize od strane veštaka saobraćajne struke.

Potreba na potenciranju ovog uslova je nužnost, jer ona onemogućava da se svaka saobraćajna situacija može smatrati opasnom.

U tom smislu daće se tri različita primera.

PRVA SITUACIJA: Ne može se smatrati neposrednim ugrožavajućim tokom koja 2 časa prethodi nezgodi, a da ne govorimo o nekoj dužoj vremenskoj distanci. Razlog za to je taj što na 2 časa pre nezgode (zavisno od brzine kretanja) mogu biti u odnosu na mesto sudara i u drugim državama zavisno od brzine kretanja (na pr. jedan u Mađarskoj, drugi u Srbiji).

Nasuprot tome pogrešno bi bilo vezivati neposrednost isključivo za neko kratko vreme (jedna-dve sekunde), jer su moguće situacije gde nepropisno ponašanje jednog ili oba učesnika traje znatno duže, što je čest slučaj kod nepropisnog preticanja vozila. U takvoj situaciji vozači troše za nameravanu radnju znatno više vremena od 1-2 sekunde, pa opasna situacija traje znatno duže.

DRUGA SITUACIJA: Ukoliko npr. Vozač uoči pešaka na 100 metara ispred svog vozila da se nestabilno kreće, a pogotovo sa tendencijom zalaženja u putanju kretanja vozila, a nakon toga još drastičnije da skrene ka vozilu i ne zaustavi se do kontakta, opasna situacija može nastati već pri prvom uočavanju takvog ponašanja učesnika, a ne pri zadnjem, konačnom skretanju ka vozilu, na kratkom rastojanju od njega.

TREĆA SITUACIJA: Vozilo se kreće po kolovozu prekriveno snegom svojom saobraćajnom trakom, a pešak u istom smeru svojom levom saobraćajnom trakom. Bočni razmak između ta 2 učesnika je najmanje 1 metar. Pešak se kreće čitavo vreme stabilno i pravolinijski, ne pokazu-

jući nameru da će promeniti režim svog kretanja. Noćni su uslovi vožnje, i pešak može da uoči duga svetla nailazećeg vozila jer ono osvetljava ne samo njega (na 50-60 metara od vozila) već i prostor ISPRED njega i to na 40-50 metara (ako se uzme da svetlosni snop dugih svetala osvetljava prostor od 100 m ispred vozila). Pešak nakon pravolinjskog kretanja na kratkom rastojanju od oko petnaestak metara od vozila naglo skrene udesno u nameri da pređe kolovoz, pri čemu dođe do kontakta sa vozilom, uz nastupajuće posledice.

U tom slučaju, analitičkim putem veštak može utvrditi da je pešak od početka promene svog ranijeg režima kretanja pa do sudara utrošio veoma malo vremena, a zavisno od brzine njegovog kretanja (1-1,5 sekundi), te se može zaključiti da je opasna situacija nastala NEPOSREDNO pre sudara, odnosno da je tek tada počeo ugrožavajući tok.

Ovaj standard vezan je za standard nepropisnošću, kao što je već napomenuto, nosiocem svih daljih standarda, jer je očigledno da se pešak skrećući udesno prema vozilu, a ne propuštajući prethodno isto koga je po dolazećim dugim svetlima mogao da vidi, a po zvuku motora i da čuje (jer drugih učesnika nije bilo), kretao nepropisno.

Bliskost (blizina) prepreke, kao uslov ugrožavajućeg saobraćajnog toka.

Ovaj standard je takođe rezultat proverene analize veštaka saobraćajno-tehničke struke, dobijene iz vremena i brzine učesnika, obično zahteva preduzimanje oštih mera vozača ili drugog učesnika u cilju izbegavanja nezgode, zavisno od utvrđene blizine, a po pravilu što je prepreka bliža, zahtevi za preduzimanje zaštitnih mera su neophodniji.

Primeri za to dati su i prostorno prilikom objašnjenja uslova neposrednosti prepreke, s tim što se ovde radi o delu prostorne analize provedene od strane veštaka, odnosno određivanja rastojanja učesnika kako u momentu njihovog međusobnog uočavanja ili mogućnosti da budu uočeni, tako i uslova pri kojima bi saobraćajna nezgoda mogla biti izbegнутa.

Iznenadnost prepreke.

Učesnik može iz potpuno propisnog kretanja, u prilazu mestu nezgode da drastično promeni režim svog ponašanja, na maloj vremenskoj distanci i malom rastojanju do pristizajućeg vozila, i da stvari prepreku za vozača, koja za njega predstavlja iznenađenje obzirom na prethodno ponašanje učesnika, pa da i pored preduzetih mera ne uspe da spreči konflikt sa drugim učesnikom.

Iz napred navedenog objašnjenja, uočljivo je da postoji međusobna povezanost svih prethodno izloženih standarda (nepropisnost, konkretnost, neposrednost, blizina, sa mogućim faktorom (standardom) iznenadnost, tako da bi njegovo izostavljanje bilo neopravdano.

Skrivljenost uzročne veze između propuštanja propisnog ponašanja učesnika i nastale nezgode.

Ovo je isključivo pravo pitanje, i o njemu konačnu reč donosi sud.

Međutim za konačnu odluku suda najčešće je neophodan prethodni stav veštaka saobraćajno-tehničke struke, jer za slučaj da vozač i nije imao tehničku mogućnost da spreči sudar, sud bi postavio pitanje, pod kojim uslovima bi to bilo moguće. Odgovor na to pitanje je opet rezultat provedene analize veštaka, pri ranije utvrđenim parametrima, pri kojima se prethodno provodila analiza.

Ovaj standard je uveden da bi se pokazala isprepletanost saobraćajno-tehničkog i pravnog aspekta razmatranja opasne situacije, a sa druge strane, da bi se pokazala međusobna povezanost i neodvojivost samih standarda, pri razmatranju suda o momentu nastanka opasne situacije.

Za ovako kompleksno razmatranje ove teme, ne treba ispustiti iz vida ni činjenicu da je ocena nastanka saobraćajne situacije (najčešće situacija koja je predhodila nezgodi) takva da zahteva i specifična znanja učesnika postupka (tužioca, sudske, advokata) (Radosavljević, 1996) o čemu su još 1996. godine doneti zaključci, ali se do sada takvoj vrsti edukacija nije pristupilo.

Od specijalizacije u ovoj oblasti ne treba bežati, jer je specijalizacija pokazala svoje dobre i u zdravstvu (lekari specijalisti) i u školstvu (svaku profesor predaje „svoj“ predmet) a u zadnje vreme i u novinarstvu (istraživačko novinarstvo) i dr. pa nema razloga da se to i u pravosuđu ne uradi.

Zadnji standard bi bio **posledica** proistekla iz opasne situacije, sudara a koja se odražava kroz fizičke povrede, smrt lica ili uništenja materijalnih dobara i vrednosti preko 200.000 dinara.

Ovo je element krivičnog dela i utvrđuje se klasičnim dokaznim sredstvima, lekarskim uverenjem o vrsti i težini povrede, umrlicom, zapisnikom o uviđaji i obdupcionim zapisnikom, kada je nezgoda rezultirala smrtnim ishodom, i zapisnikom o proceni visine štete na vozilu ili drugom objektu.

Ovo je uvedeno kao standard, jer je elemenat krivičnog dela, proistekao iz opasne situacije.

Da nema ovakvih posledica radilo bi se o krivičnom delu.

Pošto su razmotreni svi napred navedeni standardi, potrebno je definiciju zasnovanu na njima proveriti kroz još neke konkretne primere.

Radi toga uzećemo jednu složenu saobraćajnu situaciju.

Primera radi, kolovoz se sastoji od tri (3) trake, dve vode u jednom smeru a jedna u drugom. Vozilo se kreće levom trakom, propisanom brzinom, a pešak normalnog doba starosti i u režimu je normalnom.

Pešak započinje prelazak kolovoza na velikoj udaljenosti od vozila i prelazi kolovoz ne menjajući svoj način kretanja pre dospevanja vozila do njega.

Ima li tu opasne situacije?

Nema, jer nije zadovoljen standard nastupanja posledica. Kad nema toga nema ni krivičnog dela.

– **Druga situacija:** Pešak sa iste pozicije, sa desne strane trotoara započinje prelazak kolovoza, dolazi do razdelne prve i druge trake i tu staje. Vozilo se kreće levom trakom Ima li tu opasne situacije?

Nema, jer pešak ne izlazi na putanju kretanja vozila. Pri takvoj situaciji, ako pešak ostane na svojoj poziciji, a vozač pri svojoj putanji kretanja, ima li udesa? Nema, jer ni pri takvim zadržanim pozicijama učesnika nema nezgode. Ni tu nije zadovoljen standard nastupanja posledice.

– **Treća situacija:** Pešak sa iste pozicije se korakom unazad vraća i staje. Vozilo nastavlja da se kreće levom trakom. Ima li tu opasne situacije? Nema, jer na takvim zadržanim pozicijama učesnika nema nezgode. Jer ni tu nije zadovoljen standard nastupanja posledice.

– **Četvrta situacija :** Pešak sa iste pozicije, kada mu je vozilo već blizu, donosi odluku da ipak pređe preko kolovoza. Ima li tu opasne situacije? Sada svakako ima jer zbog blizine vozila preti opasnost da pešak uđe u putanju kretanja vozila i da dođe do sudara. Ovde je zadovoljen standard bliskosti (blizina učesnika) i iznenadnost prepreke. Takođe je zadovoljen standard konkretnosti, neposrednosti? (pešak malo vremena do zalaska u putanju kretanja vozila. Došlo bi do sudara, zadovoljen je standard nastupanja posledice. Dakle, ovde su svi standardi zadovoljeni.

Iz napred iznetog proizilazi da je navedena definicija opasne pozicije PRIMENLJIVA i na konkretne, i to složene situacije što je drugi izloženi cilj definicije.

Protivnici ove definicije mogu staviti zamerku nepostojanja iznenadnosti kada je u četvrtoj fazi kretanja, pešak krenuo u prelazak kolovoza, navodno, zbog toga što je pešak i predhodno pokazao neodlučnost u prelazeњu kolovoza, pa je vozač trebao odmah po stupanju pešaka na kolovoz, da vozilo koči, iako je bilo veoma daleko od pešaka.

Ovakav stav nije prihvativ, jer nije zadovoljen standard nastupanja posledice.

On podseća na, do kraja odgledani film, gde je epilog poznat. Ovakvu situaciju sa filmom, moguće je uporediti sa serijom od četiri nastavka. Posle završetka prvog nastavka, zna li se kakav će biti drugi nastavak? Teško ali može se ipak nešto prepostaviti. Ali zna li se kakav će biti treći nastavak, ili konačno, završetak serije. Svakako da ne. Ukoliko bi se to unapred znalo, takvu seriju niko ne bi ni gledao. Bila bi to neuspešna serija.

II. Složene saobraćajne situacije.

U praksi se mogu, mada ređe, dogoditi saobraćajne situacije koje okončavaju nastupanjem i najtežih posledica a koje mogu biti rezultat složenih faktora.

Prva situacija: Vozač na auto-putu prestrojava se blagovremeno da pretekne kamion, i na putu zauzima takav položaj da preticanje može bezbedno da okonča, ali mu suvozač nehotice u pokušaju da dohvati stvari sa zadnjeg sedišta gubi ravnotežu, drugom rukom, u pokušaju da uspostavi ravnotežu hvata se za volan, isti povlači udesno i usled naglog trzanja destabilizuje vozilo vraćajući ga u desnu stranu prema kamionu, pri čemu dolazi do naleta na zadnji deo tog kamiona (vidi slike br. 1, br. 2 i br. 3).



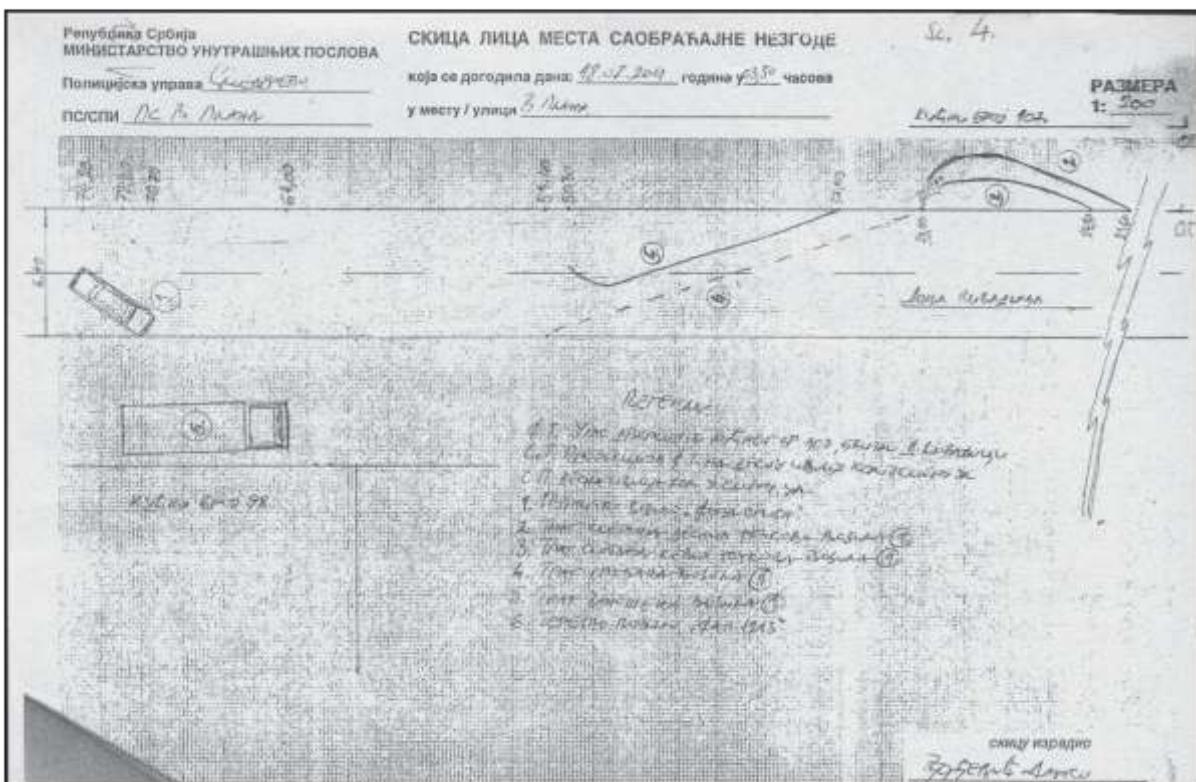
Slika 1.



Slika 2.

U takvoj situaciji vozač u svojim postupcima ne bi imao radnje koje bi se sastojale u protivpravnosti, jer se završni deo događaja odigravao van svesti i volje vozača. U tom slučaju nema ni elemenata krivice vozača za nastali udes što je rezultiralo i pravosnažnom oslobođajućom sudskom presudom, jer verzija događaja koju je opisao vozač bila je saglasna sa svim materijalnim dokazima, tragovima, oštećenju vozila koja je u postupku veštačenja našao postupajući veštak saobraćajne struke.

Druga situacija: Vozaču Fordu na pravom delu puta iznenada puca prednja desna guma, vozilo skreće u desnu stranu, vozač refleksno pokušava da vozilo vrati na kolovoz pri čemu se vozilo bočno zanosi, i prednjom levom stranom udara u prednji levi bočni deo parkiranog kamiona van kolovoza, pri čemu sputnik u Fordu gubi život (vidi slike br. 4, br. 5 i br. 6).



Slika 3.*Slika 4.*

U zapisniku o uviđaju istražnog sudije došlo je do propusta jer nije registrovano da je nakon udesa prednja desna guma (a prednji desni deo nije bio u kontaktu) bila potpuno ispumpana i polegla na felnu, a iz fotografije sa lica mesta se uočava jasan razmak između gume i felne koji pokazuje da je guma bila bez pritiska (vidi Sliku br. 6).

*Slika 5.**Slika 6.*

Iz skice lica mesta utvrđuju se tragovi grebanja po kolovozu pre udara u kamion koji mogu pokazati da je zaista došlo do pucanja gume i naleganja oboda felne na asfaltну podlogu (vidi Sliku br. 3).

Navedeni primeri pokazuju da do saobraćajne nezgode može doći bez predhodnih naznaka opasne situacije, sasvim iznenada, nekada usled više sile, a nekada usled drugih uticaja van svesti i volje vozača.

Takve situacije, pogotovo ukoliko dođe do propusta istražne ekipe, mogu predstavljati složene situacije, iako to i zapravo i nisu.

2. REZIME

Ovo izlaganje, imalo je za cilj da naznači :

- Ulogu i značaj saobraćajno-tehničkog veštačenja zasnovanog na već usvojenoj definiciji opasne situacije (Radosavljević, 1996), kao bitan dokaz za donošenje pravilne i zakonite sudske presude, u sadašnjem trenutku. Ovo se posebno odnosi na deo veštačenja koje se tiče mišljenja veštaka koje je predviđeno odredbama ZKP-a a čiji je zadatak da dâ konačnu ocenu razmatranja uzroka nastanka i mogućnosti sprečavanja saobraćajne nezgode, odnosno, smernice istog, u donošenju sudske presude, u postojećem stadijumu osposobljenosti učesnika postupka (tužilaca, sudija i advokata), u razumevanju navedene problematike.
- Sa tim u vezi, smatram da će vremenom doći do izmene ZKP-a i da će se od veštaka tražiti samo nalaz, a ne i mišljenje, kako je to predviđeno u zemljama zapadne Evrope (Švedska, Austrija, Nemačka, Holandija, Švajcarska i dr.) a što će morati biti povezano sa većom osposobljenosti učesnika postupka (Vujanić et al, 2009).
- Da ukaže na međusobnu isprepletanost posmatranja saobraćajne situacije od strane veštaka i suda sa posebnom naznakom da konačnu ocenu oko predvidljivosti opasne saobraćajne situacije može dati jedino sud, na osnovu kompleksnog razmatranja svih dokaza u postojećem postupku.
- Da se da POTPUNA, NAČELNA I SVEOBRAHVATNA krivičnopravna definicija OPASNE SITUACIJE U SAOBRAĆAJU, te da se ukaže da ona može biti kao takva, postavljena samo na postojećim izloženim uslovima koji trebaju biti zadovoljeni.
- Da je kao takva primenljiva u praksi.
- Da postavljena definicija onemogućava različitost tumačenja istih saobraćajnih situacija.

Na kraju treba istaći da između izložene definicije sa saobraćajno-tehničkog aspekta i napred izložene krivično pravne definicije, nema neke posebne razlike jer je u izloženu krivično-pravnu definiciju inkorporirana i saobraćajno-tehnička definicija, sa tom razlikom što je krivično pravna definicija morala obuhvatiti i pravne aspekte postavljenog problema.

3. LITERATURA

- [1] Krivični zakonik Republike Srbije.
- [2] Zakon o krivičnom postupku.
- [3] Saobraćajna kriminalistika ... Vodinelić V. 1980/8-9.
- [4] Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima 2003. g
- [5] Dragač, R. Vujanić M. Bezbednost saobraćaja II deo, Beograd.
- [6] Dragač, R. Vujanić M. Bezbednost saobraćaja III deo, Beograd.
- [7] Vujanić M. Analiza sudara vozila i pešaka, Četvrti naučnostručni skup „Veštačenje saobraćajnih nezgoda na putevima“, Aranđelovac 1996. g.
- [8] Radosavljević D. Uporedni prikaz značaja, sadržine, mesta i uloge saobraćajnog veštačenja kod nas i u svetu, Četvrti naučnostručni skup „Veštačenje saobraćajnih nezgoda na putevima“, Aranđelovac 1996. g.
- [9] Pozdravni govor, uvodna reč i ZAKLJUČCI sa IV naučno-tehničkog skupa o veštačenju saobraćajnih nezgoda na putevima, Aranđelovac 1996. g.