

SISTEMATIZACIJA PROPUSTA UČESNIKA NEZGODE U KOJIMA JE DOŠLO DO NEZGODE USLED GREŠKE PUTE

SYSTEMATISATION OF OMISSIONS OF ROAD ACCIDENT PARTICIPANTS CAUSED BY ERROR OF THE ROAD

Dalibor Pešić¹, Mijat Cerović²

XII Simpozijum
"Veštalačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju"

Rezime: Saobraćajne nezgode koje nastaju kao posledica greške puta u Srbiji su zastupljene u veoma malom broju, gde se procenjuje da je put uzrok u oko 1% saobraćajnih nezgoda, za razliku od najrazvijenijih zemalja, gde je put uzrok u oko 30% saobraćajnih nezgoda. Ovakva situacija nastaje iz razloga neadekvatnog vođenja statistike o saobraćajnim nezgodama, netačnog definisanja (svih) uzroka saobraćajnih nezgoda, i zbog retkih situacija u kojima se sudski postupak vodi upravo protiv upravljača puta, koji je po pravilu uzrokovao grešku puta. Međutim, iako je greška puta uzrokovala saobraćajnu nezgodu, postavlja se pitanje da li bi osim propusta na strani izazivača te greške puta postojali propusti i na strani učesnika nezgode, nekih drugih lica ili organizacija. Ovaj rad daje sistematizaciju propusta u nezgodama u kojima su postojale određene specifične greške puta.

KLJUČNE REČI: PUT, GREŠKA, VEŠTAČENJE, PROPUSTI

Abstract: Traffic accidents resulting from the errors of the road in Serbia are represented in very small numbers, which is estimated to cause about 1% of traffic accidents, in contrast to developed countries, where the road cause about 30% of traffic accidents. This situation arises because of inadequate keeping statistics on traffic accidents, incorrect definition of (all) the causes of traffic accidents, and rarely started any legal action against the road administration, which as a rule of thumb cause errors of the road. However, although road traffic accident caused by the error of the road, the question arises, whether besides the omissions of those who created error of the road, one could dedicated another omissions to other participants of the accident, some other persons or organizations. This paper presents a systematization of omissions in accidents in which there were certain specific errors of the road.

KEY WORDS: ROAD, ERROR, EXPERTISE, OMISSIONS

¹ Univerzitet u Beogradu - Saobraćajni fakultet, Beograd, d.pesic@sf.bg.ac.rs

² Univerzitet u Beogradu – Saobraćajni fakultet, Beograd, mijat.c@gmail.com

1. UVOD

Putevi, imaju za cilj da korisnicima olakšaju prelazak rastojanja od izvora kretanja do cilja. Greška puta se može definisati kao svaka neočekivana i iznenadna pojava na putu, vezana za stanje, konstrukciju i geometrijske karakteristike puta, koja korisnike može iznenaditi i primorati na naglo reagovanje, odnosno poremetiti ih u njihovom putovanju, a što za posledicu može imati ugrožavanje njihove bezbednosti, kao i ugrožavanje ostalih učesnika u saobraćaju. Pod "grešku puta" mogu se svrstati loše stanje kolovoznog zastora (udarne rupe, pukotine, neravnine, kolotrazi...), zaprljanost gazećeg sloja kolovoza (pojava ulja, blata, drugih nečistoća...), pojava snega i/ili leda na putu, itd.

U ovom radu akcenat je stavljen na stanje puta kao uzročnika saobraćajnih nezgoda, i to u situacijama u kojima je površina kolovoza bila pod snegom, odnosno zaledjena.

Sa obzirom da je put i stanje puta jedan od elemenata koji značajno utiče na smanjenje nivoa bezbednosti drumskog saobraćaja, to je samim tim i stavljen akcenat na značaj kvalitetnog rada službi nadležnih za nadzor i održavanje puteva. Veliki broj nastalih saobraćajnih nezgoda mogao je biti izbegnut pravovremenim intervencijama službi koje su nadležne za održavanje i nadzor nad putevima.

Uslovi puta, kao što su karakteristike u naselju i van naselja, stanje kolovoza i sl. mogu svojim specifičnostima da utiču na okolnosti u kojima nastaje opasna situacija. Naime, pojava iznenadnih i opasnih prepreka, tj. uslova koji nisu adekvatno obeleženi, kao što su oštećenja na kolovozu, udarne rupe, prljavština, rizla, sneg, led, voda, ulegnuće i sl. može imati za posledicu iznenadnu opasnu situaciju. Naime, učesnici u saobraćaju nisu dužni da očekuju da kolovoz ne odgovara uslovima saobraćaja, pa samim tim nisu dužni ni da očekuju da će na kolovozu ili zbog kolovoza biti izloženi opasnoj situaciji. Takva situacija se može smatrati iznenadno stvorenom opasnom situacijom.

Vozači vrlo često zbog lošeg stanja kolovoza budu prinudjeni na iznenadno reagovanje, a što za posledicu može imati i gubitak stabilnosti - upravljivosti vozila, pa i nastanak saobraćajne nezgode, što je posebno izraženo u zimskim uslovima, odnosno uslovima snega i leda. U takvim okolnostima, vrlo često i najčešće pogrešno, kao uzrok nezgode uzima greška, tj. način reagovanja vozača. Ovakvo donošenje zaključaka o uzroku nastanka saobraćajne nezgode bi bilo pogrešno i ne bi bilo u skladu sa definicijom opasne situacije. Reagovanje vozača na iznenadnu opasnu situaciju je posledica iznenadno stvorene opasne situacije, a ne posledica greške ili voljne radnje. Naime, ako je reagovanje uslovljeno stanjem kolovoza, a nije posledica načina vožnje, tada se uzrok nastanka nezgode ne traži u načinu vožnje, već u razlogu nastanka opasne situacije koja je izazvala reagovanje vozača.

Pojava leda, šljunka, rupe i sl. može predstavljati neočekivano iznenadnu opasnost za učesnike u saobraćaju, pa u ovako stvorenoj opasnoj situaciji osnovni uzrok nastanka opasnosti bio bi led, šljunak, rupa i sl. a ne način vožnje, odnosno način reagovanja u tako nastaloj opasnoj situaciji. Poseban slučaj pojave opasnosti na kolovozu je moguća pojava leda na kolovozu, na mestima gde nije očekivano da ga

ima.

2. NORMATIVNI OKVIR U REPUBLICI SRBIJI

U članu 156, stav 1 ZoBS-a, definisane su najopštije smernice za postizanje uslova za bezbedno i neometano odvijanje saobraćaja tokom celog "razvojnog ciklusa" puta, tj. od faze projektovanja do faze održavanja:

"... Putevi moraju biti projektovani, izgrađeni, rekonstruisani i održavani tako da se saobraćaj na njima može odvijati nesmetano i bezbedno i moraju ispunjavati propisane uslove ...".

Može se zaključiti da se jedan deo prethodnog stava praktično odnosi na puteve koji su u fazi projektovanja i izgradnje, a drugi deo istog stava odnosi se na postojeće, već izgrađene puteve. Dakle, neophodno je i održavati puteve tako da budu bezbedni.

U nastavku istog člana, ali u stavu 5 navodi se da:

"... Redovnu kontrolu javnog puta u eksploataciji sa aspekta bezbednosti saobraćaja na putu vrši organ nadležan za poslove saobraćaja – inspektor za javne puteve. Upravljač javnog puta mora obezbediti da se, na osnovu nalaza inspektora za javne puteve, sačini projekat kojim se utvrđuju mere za bezbedno odvijanje saobraćaj na putu ...".

što podrazumeva da je inspektor za javne puteve određen kao nadležan za redovnu kontrolu bezbednosti puta, a u slučaju uočavanja nebezbedne situacije na putu, upravljač puta je dužan da obezbedi projekat kojim će biti definisane mere za unapređenje bezbednosti puta i da obezbedi sprovođenje mera za sanaciju nebezbednih lokacija na putu.

U zimskim uslovima odvijanja saobraćaja, nadležnost nad stanjem kolovoza je takođe na strani upravljača puta. Upravljač puta je u obavezi da put održava i u zimskim uslovima na način da se omogući bezbedno odvijanje saobraćaja. Međutim, kako je u zimskim uslovima saobraćaja moguća situacija u kojoj nije moguće odvijanje saobraćaja (nevreme, velike padavine i sl.), tada bi, pored upravljača puta, nadležna teritorijalna jedinica ministarstva unutrašnjih poslova takodje imala odrđene obaveze u smislu održavanja stanja bezbednosti. Naime, u tom slučaju saobraćajna policija bi trebalo da reguliše saobraćaj i po potrebi da zaustavi saobraćaj sve dok se ne steknu uslovi za bezbedno odvijanje saobraćaja.

Postavlja se centralno pitanje na koje svaki veštak treba da ima usaglašen i jedinstven stav a to pitanje glasi: "Da li vozač ima propuste za saobraćajnu nezgodu u kojoj je u zimskim uslovima naišao na klizav kolovoz".

Upravo odgovor(i) na prethodno pitanje izvršiće sistematizaciju mogućih propusta učesnika nezgode u kojoj je uzročnik nezgode bio put, a sa druge strane, u kojoj se ta nezgoda dogodila u zimskim uslovima odvijanja saobraćaja.

3. SISTEMATIZACIJA PROPUSTA UČESNIKA NEZGODE

Sagledavajući sve kompleksnosti moguće saobraćajne nezgode u zimskim uslovima i to u slučaju zaleđenog ili snežnog kolovoza mogu se izdvojiti nekoliko situacija.

Prva od njih podrazumeva da vozač u zimskim uslovima, kada nema padavina, niti ima padavina po kolovozu niti je nevreme, nema razloga da očekuje iznenadnu pojavu leda ili snega na kolovozu, čak ni zimi. Tužioci, po pravilu ne opravdavaju ovo, već podižu optužnicu protiv vozača, i to po pravilu za "neprilagođenu" brzinu. Međutim, i pored toga što će Sud na kraju dati konačan sud od svakom slučaju, pa i o saobraćajnoj nezgodi, veštak saobraćajno-tehničke struke, mora da da odgovarajući nalaz, ali i da da svoje mišljenje. Po pravilu, u tom mišljenju se nalaze i propusti učesnika nezgode, odnosno onih lica odgovornih za nastanak nezgode.

Dakle, u slučajevima iznenadne pojave leda ili snega na kolovozu, propust uzročno vezan za nastanak nezgode bi bio na strani lica (odgovornog) i organizacije zadužene za održavanje upravo te deonice puta. Osim toga na strani nadleženog OUP-a bi, takođe, stajali propusti uzročno vezani za nastanak nezgode, jer bi po uočavanju ovakve deonice puta (sa iznenadnom pojavom leda ili snega na kolovozu) nadležni OUP trebalo da obavezi upravljača puta o stanju kolovoza, ali i da preduzme sve mere da do opsanih situacija ne dođe, ali ni do saobraćajnih nezgoda.

Najzanimljivije je da na strani vozača u prethodno opisanim okolnostima, po pravilu, ne bi bilo propusta uzročno vezanih za saobraćajnu nezgodu. Međutim, na strani vozača bi trebalo tražiti propuste, koji bi eventualno mogli biti u vezi sa mogućnošću izbegavanja nezgode, tako što bi se izračunavala mogućnost izbegavanja nezgode. Vozač bi u specifičnim slučajevima, koji su po pravilu izuzetno retki, mogao da ima i propust uzočno vezan sa nastankom nezgode, ako bi vozač upravlja vozilom brzinom značajno većom od brzine kojom bi mogao da izbegne nezgodu, odnosno od brzine ograničenja na tom delu puta.

Ako bi pak u slučajevima da se na kolovozu već nalaze led i sneg dogodila saobraćajna nezgoda, onda bi na prvom mestu propuste uzročno vezane za nezgodu trebalo tražiti na strani vozača, dok bi ostali, po pravilu, imali ili nemali propuste uzročno vezane za nastanak nezgode. Naime, upravljač puta može da očisti i led i sneg na kolovozu, ali da se isti ponovo uskoro pojavi. Ako upravljač puta ne obavesti ostale učesnike u saobraćaju o stanju kolovoza i nastane nezgoda, onda bi i na strani upravljača puta bili propusti.

Mogući slučajevi nastanka saobraćajnih nezgoda, kao i postupak ispitivanja o tome ko i kakve propust ima dat je na algoritmu. Može se zaključiti da se kod definisanja propusta prvo definiše da li bi led odnosno sneg na kolovozu bio iznenadna prepreka, a nakon toga bi se pristupilo drugim analizama prikladim ovom nivou studiranja.

4. PRIMERI EKSPERTIZA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA U KOJIMA BI IZNENADNA "GREŠKA PUTO" BILA UZROK SAOBRAĆAJNE NEZGODE

4.1. Primer br. 1

U ovoj saobraćajnoj nezgodi putničko motorno vozilo marke „GOLF“ je u toku vožnje naišlo na delimično zaleđenu površinu kolovoza, što je za posledicu imalo destabilizaciju vozila, koje je nakon klizanja i okretanja palo u provaliju pored puta, a što je uzrokovalo smrt vozača GOLF-a i teške telesne povrede dva putnika iz GOLF-a.



Slika 1 – Lice mesta saobraćajne nezgode

Prema Zapisniku o Uviđaju:

"... Neposredno ispred mesta nezgode na pojedinim mestima na kolovozu se uočava tanak sloj leda iako po kolovozu nema snežnih nanosa dok je na samom mestu nezgode u predmetnoj krivini kolovoz klizav zbog prisustva tankog sloja zaleđenih kristala leda po površini kolovoza i da pri samom kretanju po kolovozu dolazi do proklizavanja ...".

Analizom materijalnih elemenata iz Spisa došlo se do zaključka da je osnovni uzrok nastanka ove nezgode pojava leda na kolovozu, koja nije bila signalisana i obeležena niti blagovremeno uklonjena, a koju vozač nije mogao da predvidi, jer su ostali delovi kolovoza bili bez leda. U tom smislu, a nakon detaljne analize svih ostalih materijalnih elemenata iz Spisa definisano je i mišljenje sa saobraćajno-tehničkog aspekta:

"... Analizom svih okolnosti pod kojima je nastala ova nezgoda, mišljenja smo da na strani preuzeća i/ili odgovornog lica za održavanje ove deonice puta stoje propusti uzročno vezani za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, a kao posledica neposipanja kolovoza rizлом i/ili solju i/ili

nepostavljanja odgovarajuće signalizacije kojom bi obavestili učesnike u saobraćaju na mogućnost pojave leda na kolovozu zbog čega je nastala opasna

situacija, po našem mišljenju. Naime, preduzeće i/ili odgovorno lice za održavanje ove deonice puta su bili dužni da pospu kolovoz rizlom i/ili solju i/ili odgovarajućom signalizacijom obaveste učesnike u saobraćaju na mogućnost pojave leda na kolovozu čime bi izbegli stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju.

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

Imajući u vidu da je ova saobraćajna nezgoda nastala kao direktna posledica greške puta (pojave zaledene površine kolovoza), propusti uzročno vezani za nastanak nezgode stoje na strani **radne organizacije i odgovornog lica iz radne organizacije zadužene za održavanje puta**.

4.2. Primer br. 2

U ovoj saobraćajnoj nezgodi vozilo ALFA ROMEO 164 TURBO je u toku vožnje naišlo na delimično zaledenu površinu kolovoza, a što je imalo za posledicu destabilizaciju vozila i njegovo proklizavanje i udar u automate za točenje goriva na obližnjoj benzinskoj stanici. Prema podacima iz Dnevnika rada Zimske službe, pre nastanka saobraćajne nezgode (na dan nezgode) počela je da pada ledena kiša, usled čega je doneta odluka da se izvrši posipanje soli na celoj deonici puta, ali neadekvatnim i delimičnim posipanjem je došlo do pojave leda na delu kolovoza, a što je uzrokovalo nastanak ove saobraćajne nezgode.



Slika 2 – Izgled oštećenja ALFE

Prema Zapisniku o uviđaju, nezgoda se dogodila oko 6 sati i 30 minuta, a deo puta koji vodi do benzinske pumpe je u vreme nastanka nezgode bio pod "ledom debljine desetak santimetara". Važno je istaći da je, prema Dnevniku rada, "u 04⁰⁰ izvršeno posipanje cele deonice", a do nezgode je došlo u 6 sati i 30 minuta.

Analizom materijalnih elemenata iz Spisa došlo se do zaključka da je osnovni uzrok nastanka ove nezgode pojava leda na kolovozu, koja nije bila signalisana i obeležena niti blagovremeno uklonjena, a koju vozač nije mogao da predvidi, jer su ostali delovi kolovoza bili bez leda, pa je u tom smislu i definisano mišljenje u vezi propusta za nastanak ove nezgode:

"... Analizom svih okolnosti nastanka ove nezgode, mišljenja smo da je ova nezgoda nastala kao posledica postojanja leda do benzinske pumpe-automata, pa na strani radne organizacije i odgovornog lica iz radne organizacije zadužene za održavanje ovog dela puta stoji propust uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju."

Kolovoz na ovom delu puta nije bio posut rizлом ili solju i/ili očišćen niti obeležen saobraćajnim znakom (klizav kolovoz), a što je propust radne organizacije i odgovornog lica iz radne organizacije za održavanje ovog dela puta uzročno vezan za stvaranje opasne situacije i nastanak ove nezgode, po našem mišljenju ...".

Imajući u vidu da je ova saobraćajna nezgoda nastala kao direktna posledica greške puta (pojave zaleđene površine kolovoza), **propusti uzročno vezani za nastanak nezgode stoje na strani radne organizacije i odgovornog lica iz radne organizacije zadužene za održavanje puta.**

4.3. Primer br. 3

U ovoj saobraćajnoj nezgodi na nadvožnjaku je postojao led, dok je na deonici pre i posle nadvožnjaka bio suv kolovoz. Nezgoda se dogodila tako što je došlo do zanošenja prvog vozila, kombija i prelaska na suprotnu kolovoznu traku i sudara sa BMW-om, a nakon BMW sustiže MERCEDES, OPEL udara u MERCEDES i na kraju PASSAT udara u OPEL-a, pri čemu IVEKO, dolazeći iz suprotnog smera udara kombi, što ukupno čini šest vozila koja su učestvovala u nezgodi. Iako je u Dnevniku održavanja bilo navedeno da je deonica na nadvožnjaku (vijaduktu) bila posuta odgovarajućim sredstvom za odmrzavanje i sprečavanje smrzavanja kolovoza, sa saobraćajno-tehničkog aspekta nije bilo moguće isključiti niti tu činjenicu, ali ni činjenicu da je kolovoz bio zaleden. Naime, moguće je bilo da je kolovoz bio posut duži vremenski period pre nezgode, odnosno da posipanje nije izvršeno ni pravovremeno i u dovoljnoj količini.

Analizom fotografija Fotodokumentacije jasno se uočava da je kolovoz u vreme vršenja uviđaja pod ledom, a nezgoda se dogodila u 6 sati i 35 minuta, dok je uviđaj započet u 7 sati i 40 minuta, što dodatno ukazuje na zaključak da je kolovoz u vreme nezgode bio pokriven ledom.



Slika 3 – Stanje kolovoza u vreme vršenja uviđaja

Analizom materijalnih elemenata iz Spisa došlo se do zaključka da je osnovni uzrok nastanka ove nezgode pojava leda na delu kolovoza preko vijadukta, koji nije bio propisno signalisan (obeležen) niti blagovremeno uklonjen, a koju vozači koju su učestvovali u nezgodi nisu mogli da predvide, jer su ostali delovi kolovoza bili bez led, pa je u tom smislu i definisano mišljenje u vezi propusta za nastanak ove nezgode:

"... Analizom svih okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda, mišljenja smo da je ova nezgoda nastala kao posledica prelaska kombija na svoju levu polovicu kolovoza. Po našem mišljenju, razlog prelaska kombija na levu polovicu kolovoza je bio posledica iznenadnog nailaska kombija na deonicu puta (vijadukt) sa kolovozom prekrivenim ledom, a što bi bio propust organizacije zadužene za održavanje ove deonice puta i odgovornog lica organizacije zadužene za održavanje ove deonice puta. Posebno napominjemo da je uviđajnom dokumentacijom fiksirano da se pre i posle vijadukta, na kome se dogodila saobraćajna nezgoda, ne nalazi led na kolovozu, pa bi postojanje leda na kolovozu vijadukta, i nailazak vozila na zaledeni kolovoz na vijaduktu, po našem mišljenju, stvorilo iznenadnu,

neočekivanu i opasnu situaciju za vozače kombija, BMW-a, MERCEDES-a, OPEL-a, PASSAT-a i IVEKA.

Organizacija zadužena za održavanje ove deonice puta je, po našem mišljenju, morala obezbediti takve uslove saobraćaja, koji ne smeju prouzrokovati iznenadno nastalu opasnu situaciju (između ostalog i iznenadnu pojavu kolovoza prekrivenim ledom), čime bi, po našem mišljenju, ova nezgoda bila izbegnuta. Naime, čak i ako bi prema Građevinskom dnevniku navodno bilo izvršeno posipanje kolovoza za sprečavanje stvaranja poledice, a kolovoz i pored toga bio zaleden, odnosno klizav, a što je organizacija za održavanje ove deonice puta morala da utvrdi, tada bi organizacija za održavanje ove deonice puta morala učesnike o saobraćaju obavestiti odgovarajućom signalizacijom o nailasku na deonicu puta gde postoji zaleden kolovoz i ograničiti brzinu na najviše 20 km/h, po našem mišljenju, a po potrebi, po našem mišljenju, trebalo je zatvoriti ovu deonicu puta za saobraćaj, dok se ne steknu uslovi za bezbedno saobraćanje.

Na strani vozača kombija, BMW-a, MERCEDES-a, OPEL-a, PASSAT-a i IVEKA, po našem miljšenju, nema propusta vezanih za ovu nezgodu ...”

Imajući u vidu da je ova saobraćajna nezgoda nastala kao direktna posledica greške puta (pojave zaledene površine kolovoza), **propusti uzročno vezani za nastanak nezgode stoje na strani radne organizacije i odgovornog lica iz radne organizacije zadužene za održavanje puta.**

5. ZAKLJUČAK

Saobraćajne nezgode se ne tako retko dešavaju zbog lošeg stanja kolovoza. Naime, vozači u iznenadno nastalim opasnim situacijama, a usled greške puta, budu prinudjeni na iznenadno reagovanje, a što za posledicu može imati i gubitak stabilnosti - upravljalivosti vozila, što je posebno izraženo u zimskim uslovima, odnosno uslovima snega i leda. U takvim okolnostima, najčešće pogrešno, kao uzrok nezgode uzima se greška vozača, tj. način vožnje i reagovanja vozača. Međutim, ovakvo donošenje zaključaka o uzroku nastanka saobraćajne nezgode bi bilo pogrešno i ne bi bilo u skladu sa definicijom opasne situacije. Reagovanje vozača na iznenadnu opasnu situaciju je posledica iznenadno stvorene opasne situacije, a ne posledica greške ili voljne radnje. Kako vozač po pravilu reaguje nevoljno, refleksno, to je reagovanje uslovljeno stanjem kolovoza, a ne posledica načina vožnje. Uzrok nastanka nezgode u ovakvim situacijama ne treba tražiti u načinu vožnje, već u razlogu nastanka opasne situacije koja je izazvala reagovanje vozača, a to je iznenadna pojava greške puta.

Pojava leda, šljunka, rupe i sl. može predstavljati neočekivano iznenadnu opasnost za učesnike u saobraćaju, pa u ovako stvorenoj opasnoj situaciji osnovni uzrok nastanka opasnosti bio bi led, šljunak, rupa i sl. a ne način vožnje, odnosno način reagovanja u tako nastaloj opasnoj situaciji. Poseban slučaj pojave opasnosti na kolovozu je moguća pojava leda na kolovozu, na mestima gde nije očekivano da ga ima. U takvim okolnostima nastanka nezgode, osnovni uzrok nezgode bi bio na

strani radne organizacije i odgovornog lica iz radne organizacije zadužene za održavanje puta, a vozač bi imao propust samo ukoliko je mogao pravovremeno uočiti grešku puta i reagovanjem izbeći nastanak nezgode.

LITERATURA

- [1] Vujanić, M., Antić, M., Zbirka zadataka iz bezbednosti saobraćaja sa praktikumom I deo, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2006.
- [2] Vujanić, M., Antić, M., Pešić, D., Zbirka zadataka iz bezbednosti saobraćaja sa praktikumom I deo, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2012.
- [3] Dragač, R., Vujanić, M., Bezbednost saobraćaja II deo, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2002.
- [4] Vujanić, M. i dr., Priručnik za saobraćajno tehničko veštačenje 96, DDOR Novi Sad, 1996.
- [5] Vujanić, M. i dr., Priručnik za saobraćajno-tehničko vještačenje i procjene šteta, MODUL, Banja Luka, 2000.
- [6] Vujanić, M. i dr. Komentar Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima, Službeni Glasnik, Beograd, 2009.
- [7] Ekspertize Instituta Saobraćajnog fakulteta