

## ОБАВЕЗЕ И ПРОПУСТИ УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

### RESPONSIBILITIES AND THE FAULTS OF THE PARTICIPANTS OF TRAFFIC ACCIDENT

Душко Пешић<sup>1</sup>; Ненад Марковић<sup>2</sup>; Бојана Нићифоровић<sup>3</sup>

**Резиме:** Саобраћајне незгоде су једна од највећих штетних последица саобраћаја. Када се саобраћајна незгода догоди, важно је да учесници, али и остала лица која се за текну или наиђу на место незгоде предузму све како би се спречило увећање постојећих и настанак нових последица, обавестила полиција и хитне службе, али и у складу са знањима и способностима указала помоћ. Након прикупљања података везаних за саобраћајну незгоду приступа се анализи саобраћајне незгоде. Један од бројних задатака који се постављају вештаку саобраћајно-техничке струке, при анализи саобраћајне незгоде, представља и дефинисање пропуста. Кроз квалификацију пропуста, вештак даје велики допринос схватању околности под којима се догодила и услова под којима се могла избећи саобраћајна незгода. Правилно дефинисани пропусти учесника незгоде од стране вештака саобраћајно-техничке струке су у највећем броју случајева основ да Суд донесе пресуду.

**КЉУЧНЕ РЕЧИ:** ВЕШТАК САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКЕ СТРУКЕ, САОБРАЋАЈНА НЕЗГОДА, ОБАВЕЗЕ, ДУЖНОСТИ И ПРОПУСТИ УЧЕСНИКА НЕЗГОДЕ

**Abstract:** Traffic accidents are one of the most harmful consequences of traffic. When a traffic accident occurs, it is important that participants and other people who come to the accident site, make all efforts to prevent the enlargement of existing and creation of new consequences, inform the police and emergency services, but also to help in accordance with the knowledge and skills. After collecting data on traffic accident, the analysis of traffic accident is being done. One of many tasks that are put before an expert for traffic accidents, is to define the faults. Through qualification of faults, expert makes large contribution to understanding under which circumstances the accident happened and the circumstances under which the participants could avoid the accidents. Properly defined faults of the participants of accidents by traffic experts, are in most cases the basis for the Court to reach a verdict.

**KEY WORDS:** TRAFFIC ACCIDENT EXPERT, TRAFFIC ACCIDENT, FAULTS OF THE TRAFFIC ACCIDENT PARTICIPANTS

<sup>1</sup> Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и моторна возила, [duskopesic@sf.bg.ac.rs](mailto:duskopesic@sf.bg.ac.rs)

<sup>2</sup> Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и моторна возила, [n.markovic@sf.bg.ac.rs](mailto:n.markovic@sf.bg.ac.rs)

<sup>3</sup> [bniciforovic@yahoo.com](mailto:bniciforovic@yahoo.com)

## 1. УВОД

У свету, годишње, у саобраћајним незгодама на путевима, гине око 1,2 милиона људи, а 30 до 50 милиона бива повређено. УН су донеле низ резолуција и других докумената у циљу побољшања глобалне безбедности у саобраћају. Препознају се четири правца деловања у циљу смањивања штетних последица саобраћајних незгода:

- смањивати изложеност саобраћају и ризицима у саобраћају
- смањивати ризике настанка саобраћајних незгода,
- смањивати тежину саобраћајних незгода и
- смањивати патње повређених у саобраћајним незгодама.

Закон о безбедности саобраћаја (у даљем тексту ЗБС) обухвата све четири области деловања, а одредбе о дужностима у случају саобраћајних незгода су још конкретније него што су биле у претходним законима. Детаљно нормирање понашања учесника у саобраћају, у случају саобраћајне незгоде треба да обезбеди да се:

- спрече нова страдања у саобраћају,
- обезбеди ефикасно спашавање настрадалих,
- обави квалитетан увиђај, фиксира затечено стање и стручно анализира саобраћајна незгода,
- евидентирају важни подаци о незгоди, како би се пратили и разумели проблеми безбедности саобраћаја,
- што мање омета саобраћај и омогући оптимална проточност саобраћаја у зони незгоде,
- што боље схвате проблеми који су допринели настанку незгоде, односно проблеми који су утицали на тежину последица како би се предузимале ефикасне мере у циљу спречавања нових незгода и успешног управљања безбедношћу саобраћаја (нпр. отклањање недостатака на путу, унапређење елемената заштитног система, унапређење прописа у безбедности саобраћаја и тд.).

Поред обавеза и дужности учесника саобраћајне незгоде, лица која су се затекла на месту незгоде, полиције, медицинских, ватрогасних и осталих служби, битно је отпочињање, али и окончање судских поступака. Да би се судски поступак, везан за саобраћајну незгоду окончао, неопходно је ангажовање вештака. Након прикупљања података у вези саобраћајне незгоде, вештак Наредбом или пак Решењем о вештачењу саобраћајне незгоде од Суда добија задатак да анализира саобраћајну незгоду.

Налаз и мишљење вештака саобраћајно-техничке струке, поред **уводног дела** у коме су дати основни подаци о незгоди и учесницима незгоде, и **Налаза** у коме се анализирају технички параметри настанка, а посебно могућности избегавања незгоде, завршава се **мишљењем**, у којем је неопходно да вештак објасни који су то пропусти учесника незгоде, односно шта је то учесник учинио, а није требало да учини и/или није учинио, а био је дужан да учини. Јасно дефинисање пропуста олакшава стварање слике о значају и величини пропуста учесника незгоде и на тај начин помаже доношењу правилних одлука.

Основна улога саобраћајно-техничких вештака односи се на тумачење и анализу трагова (последика) саобраћајне незгоде, откривање законитости њиховог настанка и утврђивање околности настанка незгоде, уз обавезно давање мишљења. Вештак опредељује пропусте који могу бити:

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

## 2. ДУЖНОСТИ УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Није ретка ситуација да се догоди саобраћајна незгода због грешке или пропуста учесника и/или лица која су се затекла на месту незгоде која се претходно догодила (прве саобраћајне незгоде). С обзиром на проценат секундарних саобраћајних незгода у односу на укупан број саобраћајних незгода, Србија је међу земљама које су највише угрожене. Секундарне саобраћајне незгоде настају као последица неадекватног поступања учесника и/или лица која су се затекла на месту незгоде која се претходно догодила. С обзиром на тако велики проценат секундарних саобраћајних незгода у ЗБС-у су, у односу на претходне законе конкретније и строжије дефинисане одредбе о дужностима у случају саобраћајних незгода.

У зависности да ли су саобраћајне незгоде које имају обележје кривичног дела или саобраћајне незгоде само са мањом материјалном штетом дефинисане су и обавезе учесника саобраћајне незгоде. Код саобраћајних незгода које имају обележје кривичног дела таксативно је набројано шта је дужан да уради учесник саобраћајне незгоде, а све у циљу обезбеђења лица места, спречавања нових страдања у саобраћају, помоћи повређеним учесницима незгоде, обавештавања надлежних у циљу спасавања и евидентирања незгоде (види слику бр. 1).

**Члан 168.**

Возач, односно други учесник саобраћајне незгоде у којој је неко лице задобило телесне повреде, односно погинуло, или је настала велика материјална штета дужан је да:

- 1) заустави возило, искључи мотор, укључи све показиваче правца, постави сигурносни троугао на безбедном растојању, обавести полицију и/или службу хитне помоћи и предузме друге расположиве мере како би упозорио остале учеснике у саобраћају о постојању незгоде,
- 2) упозори сва лица да се склоне са коловоза да не би била повређена и да не би уништавала трагове незгоде,
- 3) обавести полицију и остане на месту незгоде до доласка полиције и завршетка увиђаја,
- 4) укаже помоћ повређенима, односно прву помоћ или медицинску помоћ у складу са својим знањима, способностима и могућностима,
- 5) да предузме све мере заштите које су у његовој моћи да се спречи настајање нових и увећавање постојећих последица и повреда,
- 6) да обезбеди трагове и предмете незгоде, под условом да тиме не угрожава безбедност саобраћаја.

Слика бр. 1 – члан 168 ЗБС-а

Одредбе у члану 168 ЗБС-а су набројане по важности и приоритету спровођења, а посебно су важне обавезе у првој тачки. Возач је обавезан да заустави возило и искључи мотор, јер се тако смањује ризик од пожара и експлозије на месту незгоде. Обавеза возача је да одмах након незгоде (најбоље би било да то уради већ при нагом кочењу) укључи све показиваче правца, јер тако на најбржи и најбољи начин обавештава остале возаче о постојању опасности на путу. Укључивање свих показивача правца је посебно важно ноћу и у условима смањене видљивости, јер се укључени показивачи правца виде са неколико стотина метара, а возило са знатно краћег растојања. Обавеза возача је да укључи све показиваче правца непосредно после незгоде, док још нису постављени сигурносни троуглови и када су и ризици од налетања возила највећи.

Постављање сигурносног троугла је обавезно, јер се на тај начин, возачима недвосмислено указује на опасност на путу која дуже траје. Обавеза возача да поставе сигурносне троуглове, а посебно брзо постављање сигурносних троуглова је важно ако се незгода догоди у близини кривине, где је ограничена прегледност и прети опасност да други возачи касно уоче укључене показиваче правца и заустављена возила.

На возилу које је заустављено на месту незгоде не смеју бити укључена велика светла, а не би требало да буду укључена ни кратка светла. На возилу морају бити укључена позициона светла. Наиме, кратка, а посебно дуга светла, заслепљују возаче возила која наилазе и спречавају их да на време виде и препознају опасности на путу.

Велики је број настрадалих лица која су се затекла на месту незгоде, па је зато уклањање лица са коловоза, на месту незгоде, следећа обавезна процедура. Обавеза возача је да упозори сва лица, укључујући и путнике из возила да се склоне са коловоза, а посебно на местима где се вози великим брзинама, у условима смањене видљивости и прегледности, уколико прети опасност пожара и експлозија и сл.

У ЗБС-у је задржана обавеза да возач пружа помоћ лицима, али је изричито одређено да се то ради "у складу са својим знањима, способностима и могућностима", а што се у ранијим законима само подразумевало. Наиме, искуства указују да су, у неким случајевима, возачи у намери да помогну повређеним у незгоди, изазвали штетне последице по настрадале и увећали тежину повреда, па је зато и дефинисано да пружање помоћи буде само "у складу са својим знањима, способностима и могућностима".

Код саобраћајних незгода само са мањом материјалном штетом, како би се смањило ометање саобраћаја и смањила администрација није предвиђена обавеза редовног вршења увиђаја. Наиме, у овим случајевима је предвиђена могућност да учесници попуне Европски извештај о саобраћајној незгоди и незгоду пријаве осигурању које ће је евидентирати. С обзиром на то возач односно учесник саобраћајне незгоде у којој је настала само мања материјална штета дужан је да поступи у складу са чланом 172 ЗБС-а (види Сliku бр. 2).

#### **Члан 172.**

**Возач односно учесник саобраћајне незгоде у којој је настала само мања материјална штета дужан је да:**

- 1) упозори остале учеснике у саобраћају о постојању возила и других препрека на путу, уколико их сам не може уклонити,**
- 2) уклони возило и друге предмете са коловоза, ако онемогућавају или угрожавају одвијање саобраћаја, односно ако прети опасност од нових саобраћајних незгода,**
- 3) попуни Европски извештај о саобраћајној незгоди у случају када овлашћено лице не врши увиђај саобраћајне незгоде,**
- 4) упозори сва лица да се склоне са коловоза да не би ометала саобраћај,**
- 5) остави податке о себи и возилу возачу оштећеног возила или држаоцу друге оштећене ствари у незгоди, односно полицији,**
- 6) предузме мере заштите које су у његовој моћи да се спречи настајање нових и увећавање постојећих последица незгоде.**

Слика бр. 2 – члан 172 ЗБС-а

Одредбама у члану 172 ЗБС-а предвиђена је процедура у вези незгода само са мањом материјалном штетом. Обавеза возача је да уклоне возила и друге предмете који ометају или угрожавају саобраћај на путу, да упозоре сва лица да се уклоне са коловоза, да не ометају саобраћај и да попуне Европски извештај о саобраћајној незгоди. У случају саобраћајне незгоде само са материјалном штетом, у ЗБС-у, међутим, није прецизно одређен начин упозоравања осталих учесника од стране возача.

У циљу судско-правне заштите учесника у саобраћају и других оштећених лица, код саобраћајних незгода само са материјалном штетом, остављена је могућност да један од учесника незгоде или лице које је претрпело материјалну штету захтева да полиција изврши увиђај. У том случају, обавезан је излазак полиције на место незгоде и вршење увиђаја, а остали учесници незгоде дужни су да остану на месту незгоде до завршетка увиђаја. Трошкове оваквих увиђаја сноси осигурање код кога је осигурано возило чији возач захтева вршење увиђаја.

Поред обавеза за учеснике саобраћајне незгоде у ЗБС-у су дефинисане и обавезе за лица која се затекну или наиђу на место саобраћајне незгоде, па је члану 167 ЗБС-а (види Сliku бр. 3) дефинисано:

#### Члан 167.

Лице које се затекне или наиђе на место саобраћајне незгоде у којој има повређених лица дужно је да одмах обавести полицију и/или службу хитне медицинске помоћи и да у складу са својим знањима, способностима и могућностима, пружи помоћ лицима повређеним у саобраћајној незгоди и по потреби их превезе до најближе здравствене установе и да предузме све што је у његовој моћи да спречи увећавање постојећих, односно настајање нових последица.

Слика бр. 3

У члану 167 ЗБС-а је предвиђена обавеза за сва лица (не само учесници саобраћајне незгоде) која се затекну или наиђу на место незгоде, у којој има повређених лица, да одмах обавесте полицију, односно службу хитне медицинске помоћи. Такође, као и учесници саобраћајне незгоде и лица која се затекну или наиђу на место незгоде имају обавезу пружања помоћи лицима, али само "у складу са својим знањима, способностима и могућностима".

У случајевима када возила хитне помоћи нису на располагању, односно када би чекање ових возила могло да угрози здравље и живот повређених, предвиђена је обавеза да, лица која се затекну или наиђу на место незгоде, превезу повређене. До сада се оваква обавеза односила само на возаче. Последњи став овог члана предвиђа важну и широку обавезу за лица (која наиђу или се затекну на месту незгоде) да "предузму све што је у њиховој моћи да спрече увећавање постојећих, односно настајање нових последица".

### 3. НАЈВАЖНИЈИ ПРЕДУСЛОВИ ЗА ПРАВИЛНО ДЕФИНИСАЊЕ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Да би вештак саобраћајно техничке струке правилно дефинисао пропусте учесника саобраћајне незгоде важно је да прецизно зна:

- ДОМЕН РАДА ВЕШТАКА САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКЕ СТРУКЕ (шта садржи Налаз вештака, да ли вештак треба да да Мишљење о пропустима учесника саобраћајне незгоде и шта садржи Мишљење вештака)
- РАЗЛИКУ ИЗМЕЂУ УЗРОКА И ОКОЛНОСТИ (шта су узроци, а шта околности, да ли је брзина узрок или околност)

#### 3.1. Домен рада вештака саобраћајно-техничке струке

Поставља се питање да ли анализа саобраћајне незгоде треба да обухвати само налаз вештака или треба да поред налаза садржи и мишљење вештака. Постоје схватања да је домен рада вештака саобраћајно-техничке струке давање налаза којим би, поред основних података, била обухваћена анализа повреда учесника незгоде, анализа оштећења и анализа трагова незгоде, уз одређивање места судара, брзине учесника и давање временско-просторне анализе саобраћајне незгоде, док би дефинисање пропуста (давање мишљења) представљало излазак из домена рада вештака саобраћајно-техничке струке и залазак у правна питања. Са друге стране постоје схватања да поред елемената саобраћајно-техничког вештачења која су обухваћена налазом, вештак има задатак и да да мишљење о пропустима учесника саобраћајне незгоде.

Према схватању анализе саобраћајне незгоде које је важило на просторима бивше СФРЈ и СРЈ и које важи у Србији, вештак је дужан да Суду изнесе и своје мишљење, а не само да се задржи на Налазу. Давање мишљења, као саставног дела Налаза и Мишљења, није само пракса већ и дужност која је дефинисана Законом о кривичном поступку<sup>4</sup> (ЗКП-ом) из 2001. године (чланови 113, 115, 117, 119,121,123) и Нацртом Закона о кривичном поступку – радна верзија<sup>5</sup> (Нацртом ЗКП-а, у члановима 113, 115, 117, 119,121,123)<sup>6</sup>.

Да би дефинисали пропусте учесника незгоде важно је и подвући границу рада вештака саобраћајно техничке струке, тј границу до које веш-

<sup>4</sup> Законик о кривичном поступку<sup>4</sup> ("Службени гласник СРЈ" бр. 70-2001 и 68-2002" који важи до 31.12.2010. године

<sup>5</sup> Нацрт Закона о кривичном поступку – радна верзија

<sup>6</sup> Цвијан М., Пешић Д. и Радовић А., Законска регулатива за израду вештачења, IX Симпозијум "Опасна ситуација и веродостојност настанка саобраћајне незгоде", Златибор, 2010.



так саобраћајно-техничке струке може да иде с обзиром на посао за који је школован. Прецизно дефинисани пропусти учесника незгоде, најчешће су основ за изрицање судске пресуде у вези саобраћајне незгоде, међутим није редак случај да судија од вештака захтева изражавање врсте и тежине пропуста и доприноса појединих учесника незгоде у процентима. Питање које се намеће је да ли овакву одлуку треба да донесе судија на основу пропуста описаних од стране вештака у Налазу и мишљењу или вештак треба да преузме улогу судије и процентуално дефинише пропусте учесника незгоде.

Дефинисањем пропуста учесника саобраћајне незгоде вештак саобраћајно-техничке струке завршава Налаз и мишљење, док судија, ценећи дефинисане пропусте и узимајући у обзир све остале околности, доноси Пресуду и одређује пропусте учесника у процентима. Процентуалним дефинисањем пропуста учесника саобраћајне незгоде вештак би изашао из домена рада вештака саобраћајно-техничке струке и радио посао за који није школован, док би се посао судије свео на просто ишчитавање овако одређених пропуста.

### **3.2. Уочавање разлике између узрока и околности**

За дефинисање пропуста учесника, неопходно је направити разлику између узрока и околности под којима настају саобраћајне незгоде. Околности под којима се догађају саобраћајне незгоде описују услове у којима се догодила незгода, а узроци саобраћајних незгода представљају разлоге због којих је настала саобраћајна незгода<sup>7</sup>.

У околности саобраћајних незгода<sup>7</sup> 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 су<sup>7</sup>:

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

<sup>7</sup> Драгач, Р., Вујанић, М., 2002. БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА II ДЕО, Саобраћајни факултет у Београду, Београд



За анализу незгоде и дефинисање пропуста учесника важно је уочити разлику када је брзина околност, а када узрок саобраћајне незгоде. У највећем броју случајева брзина је околност, а нека друга радња возача је 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, а да при томе и вози брзином већом од ограничене. 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, возач се кретао брзином која је већа од ограничења, а ако би се кретао у складу са ограничењем, незгода би могла бити избегнута, тј. до незгоде не би ни дошло. У оваквој ситуацији на страни возача би стајао пропуст који је у узрочној вези са настанком незгоде.

#### 4. ДЕФИНИСАЊЕ ПРОПУСТА УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Мишљење вештака саобраћајно-техничке струке представља интеграцију свих важних налаза у заокружен и јасан став о свим важним условима и околностима под којима се догодила незгода. Посебно значајан део Мишљења односи се на идентификацију и квалификацију пропуста учесника саобраћајне незгоде. Да би вештак одговорио на Наредбу или Решење Суда, неопходно је да у МИШЉЕЊУ прецизно идентификује ко је начинио који пропуст, те како је који пропуст утицао на настанак незгоде.

Пропусти учесника незгоде могу се класификовати у три групе<sup>8</sup>:

1. **Пропусти везани за настанак незгоде** су пропусти везани за стварање опасне ситуације, односно то су пропусти који су узрочно повезани са настанком незгоде. Уколико оваквог пропуста не би било, незгода се не би ни догодила.
2. **Пропусти везани за допринос настанку незгоде односно пропусти везани за могућност избегавања незгоде**, су пропусти учесника који нису везани за стварање опасне ситуације која је за последицу имала незгоду, али су пропусти везани за допринос стварању опасне ситуације и/или могућност избегавања настанка незгоде, као опасне ситуације створене од другог учесника. Овај пропуст је, такође, у узрочној вези са настанком незгоде, јер возач није учествовао у стварању опасне ситуације, али је допринео настанку незгоде и/или имао могућност избегавања незгоде.

<sup>8</sup> 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.

3. **Пропусти везани за тежину последица незгоде** нису у узрочној вези са настанком незгоде нити су у вези са могућношћу избегавања незгоде, али је тежина последица незгоде, због пропуста учесника незгоде, била већа.

Мада се у сваком конкретном случају могу појавити различити пропусти који изазивају или 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.

Поређење брзина се заснива на анализи могућности избегавања незгоде (по просторном, временском или оба критеријума). За анализу је незаобилазно поређење брзина, и то:

1. **Брзине којом се кретао учесник непосредно пре незгоде, тј. брзине у тренутку реаговања возача ( $V_a$ )**

2. **Дозвољене (безбедне) брзине ( $V_b$ )**

"**Безбедна брзина**<sup>7</sup> ( $V_b$ ) је највећа брзина којом може да буде вожено возило за конкретне услове које возач може да види или ~~предвиди~~ **има разлога да очекује**<sup>9</sup>, па да буде у могућности да благовремено заустави или безбедно вози возило."

3. **Условно безбедне брзине ( $V_{ub}$ ) тј. брзине при којој би незгода могла бити избегнута.**

**Условно брзина** ( $V_{ub}$ )<sup>7</sup> је брзина при којој би возач у изненадно насталој опасној ситуацији могао да избегне незгоду<sup>10</sup>.

За анализу пропуста учесника саобраћајне незгоде, битно је у ком се односу могу појавити брзина којом се кретао учесник непосредно пре незгоде ( $V_a$ ), безбедна (дозвољена) брзина ( $V_b$ ) и условно безбедна брзина ( $V_u$ ), тј. брзина при којој би незгода могла бити избегнута:

1. Ако би била испуњена неједнакост  $V_a \leq V_{ub}$  то би значило да се возач кретао брзином која је мања од условно безбедне брзине (брзине при којој би незгода могла бити избегнута), па би на страни возача стајао пропуст који је у узрочној вези са настанком незгоде, јер би при брзини којом се кретао имао могућност избегавања незгоде.

<sup>9</sup> У периоду од последњих 10 година искристалисао се термин "имао разлога да очекује" уместо "предвиди", па је због тога и у ЗБС-у, дефинисан термин "имао разлога да предвиди", а поред тога је по садашњим ставовима аутора то дозвољена односно ограничена брзина.

<sup>10</sup> Приликом тумачења условне брзине (заустављањем возила), треба подразумевати да је израчуната брзина возила при којој би незгода била избегнута под условом за који се рачуна условна брзина.

**Пример<sup>8</sup>:**

*V<sub>a</sub>*—Брзина АУТОБУС-а у тренутку реаговања возача АУТОБУС-а је 61,7 km/h

*V<sub>u</sub>*—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 бициклисткиње имао могућност заустављања АУТОБУС-а пре позиције на којој је дошло до дестабилизације бицикла, односно до евентуалног судара АУТОБУС-а са бициклисткињом. 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. Ако би била испуњена неједнакост  $V_{ub} < V_a \leq V_b$  то би значило да се возач кретао брзином која је већа 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 везаних за стварање опасне ситуације и настанак незгоде.

**Пример<sup>8</sup>:**

*V<sub>a</sub>*—Брзина КОМБИ-ја у тренутку реаговања возача КОМБИ-ја је 65,2 km/h

*V<sub>b</sub>*—Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 80 km/h

*V<sub>u</sub>*—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. Ако би била испуњена неједнакост  $V_{ub} < V_b < V_a$  то би значило 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 би стајао пропуст возача везан за тежину последица незгоде, јер би до незгоде дошло и ако би се возач кретао безбедном брзином.

**Пример<sup>8</sup>:**

*V<sub>a</sub>—Брзина RENAULT-а у тренутку реаговања возача RENAULT-а је 86,2 km/h*

*V<sub>b</sub>—Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 80 km/h*

*V<sub>u</sub>—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. Ако би била испуњена неједнакост  $V_b \leq V_{ub} < V_a$  то би значило 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 би на страни возача стајао пропуст који је у узрочној вези са настанком незгоде, јер ако би се кретао безбедном (дозвољеном брзином) незгода би могла бити избегнута, тј. до незгоде не би ни дошло.

**Пример<sup>8</sup>:**

*V<sub>a</sub>—Брзина SUZUKI-ја у тренутку реаговања возача SUZUKI-ја је 109 km/h*

*V<sub>b</sub>—Безбедна (дозвољена) брзина – на месту незгоде, брзина је саобраћајним знаком ограничена до 50 km/h*

*V<sub>u</sub>—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 догодила 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 могао је 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 спроведену анализу може се закључити да се без правилног дефинисања ограничења брзине не могу правилно дефинисати ни пропусти учесника незгоде ни проверити да ли је брзина била узрок саобраћајне незгоде, а што је важно за саобраћајно-техничко вештачење.

## **5. ПРОПУСТИ УЧЕСНИКА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ**

### **5.1. Пропусти везани за настанак незгоде**

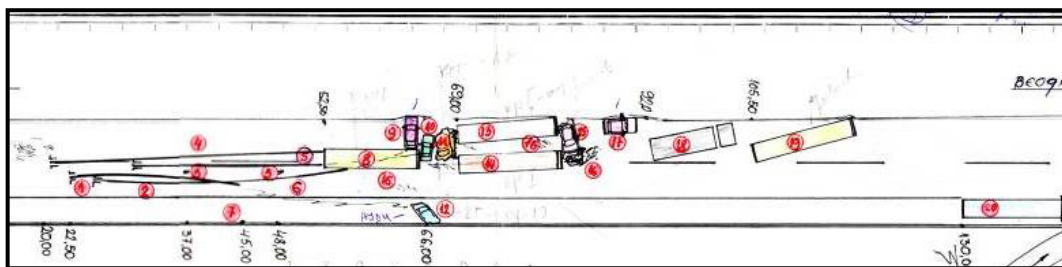
Пропусти везани за настанак незгоде су пропусти везани за стварање опасне ситуације, односно то су пропусти који су узрочно повезани са настанком незгоде. Под опасном ситуацијом<sup>7</sup> се подразумева саобраћајна ситуација која захтева реаговање бар једног учесника, у циљу избегавања незгоде.

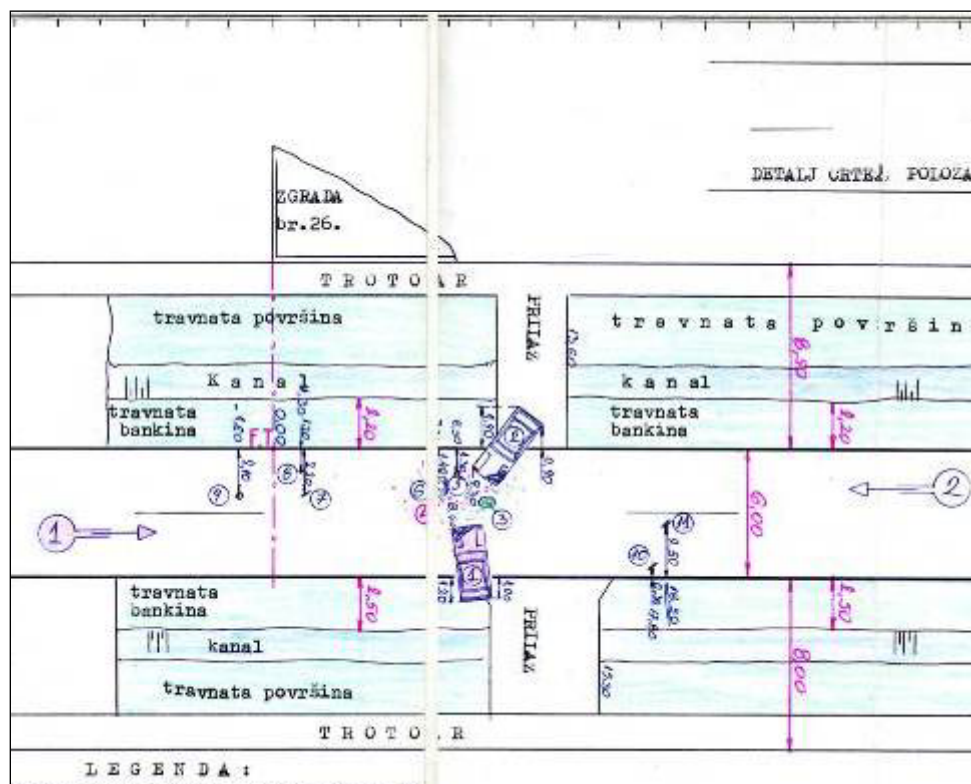
За правилну оцену Суда од пресудног је значаја идентификација и прецизно дефинисање пропуста који су у вези са стварањем опасне ситуације. Саобраћај се одвија у одређеним условима и по одређеним саобраћајним правилима и начелима. Основно начело које важи у саобраћају је "начело поверења" односно "ограничено начело поверења". Уколико је учесник одступио од очекиваног начина понашања и/или од начела поверења и тиме допринео стварању опасне ситуације, та радња се може квалификовати као пропуст који је повезан са стварањем опасне ситуације. У складу са тим може се издвојити скуп пропуста учесника у саобраћајним незгодама који су на било који начин допринели стварању опасне ситуације.

Посебну пажњу би требало посветити наглим, блиским и изненадним (неочекиваним) променама саобраћајних услова (радњи учесника у саобраћају) које учесник није имао разлога да очекује у датим условима, односно за које се не може очекивати од конкретних учесника да их очекују. Овакве пропусте вештак ће квалификовати као пропусте који су узрочно повезани са настанком саобраћајне незгоде.

Иако су ретке, постоје и ситуације када пропусти за стварање опасне ситуације и настанак незгоде стоје на страни оба учесника саобраћајне незгоде. Пример је саобраћајна незгода која се догоди при мимоилажењу два аутомобила који су се кретали тако да су делимично заузимали своје супротне стране коловоза. Оба учесника саобраћајне незгоде начинили исту врсту пропуста, па би под описаним околностима оба учесника ове незгоде имала пропусте узрочно везане за стварање опасне ситуације и настанак незгоде.

**Пример бр. 12: Секундарна незгода настаје зато што учесници прве незгоде нису обезбедили место незгоде**





Скица лица места

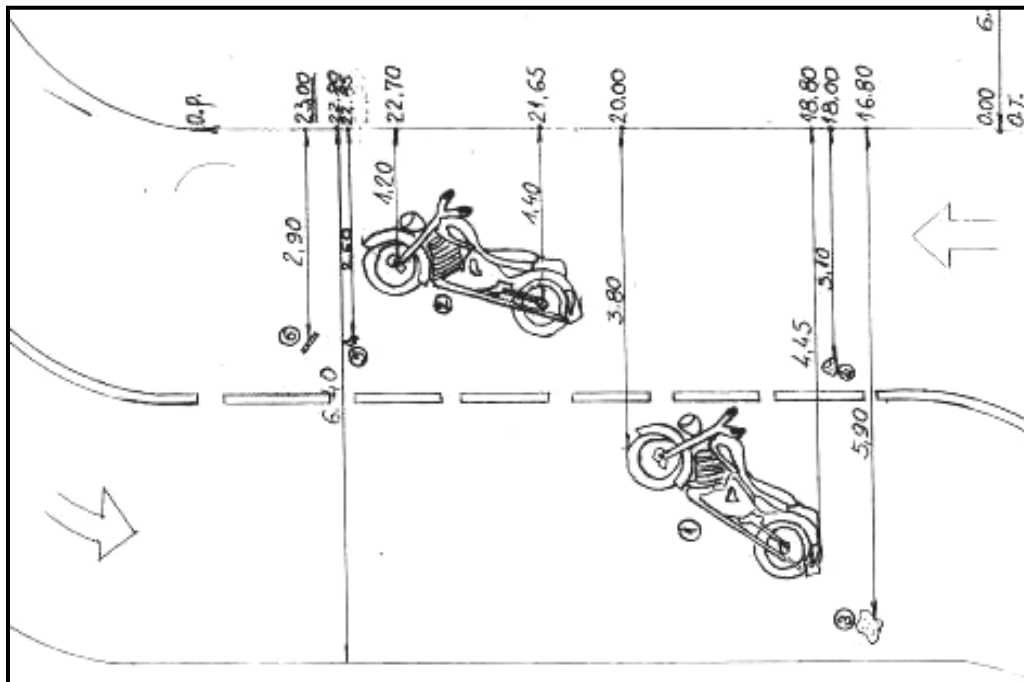
"Анализом свих околности под којима се догодила ова саобраћајна незгода, мишљења смо да је возач YUGA 60 вожњом са заузимањем своје леве половине коловоза, уместо вожњом приближно средином своје половине коловоза, на путањи YUGA 55 створио опасну и покретну препреку, а што је пропуст возача YUGA 60 узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу.

Имајући у виду позицију YUGA 55 у тренутку судара приближно на средини коловоза, то би се у тренутку судара YUGO 55 могао налазити и на својој половини коловоза, али би се такође могао налазити и делом на половини коловоза намењеној кретању YUGA 60.

Ако би се YUGO 55 у тренутку судара делом налазио на половини коловоза намењеној кретању YUGA 60, тада би и возач YUGA 55 вожњом са заузимањем дела своје леве половине коловоза, односно дела половине коловоза намењене кретању YUGA 60, на путањи YUGA 60 створио опасну и покретну препреку, а што би био пропуст возача YUGA 55, такође узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу. ..."

**Пример:** Пример је саобраћајна незгода у којој су учествовала два бицикла са мотором, а судар је био у висини средишње линије. Ако би се бар један од возача бицикла са мотором кретао правилно (на 1 m од своје десне ивице коловоза) до незгоде не би дошло.





Скица лица места

*"На основу детаљне анализе свих околности настанка ове незгоде мишљења смо да је ова незгода настала као последица обостраних пропуста учесника ове незгоде, односно и возача АПН-а 6 и возача АПН-а 4.*

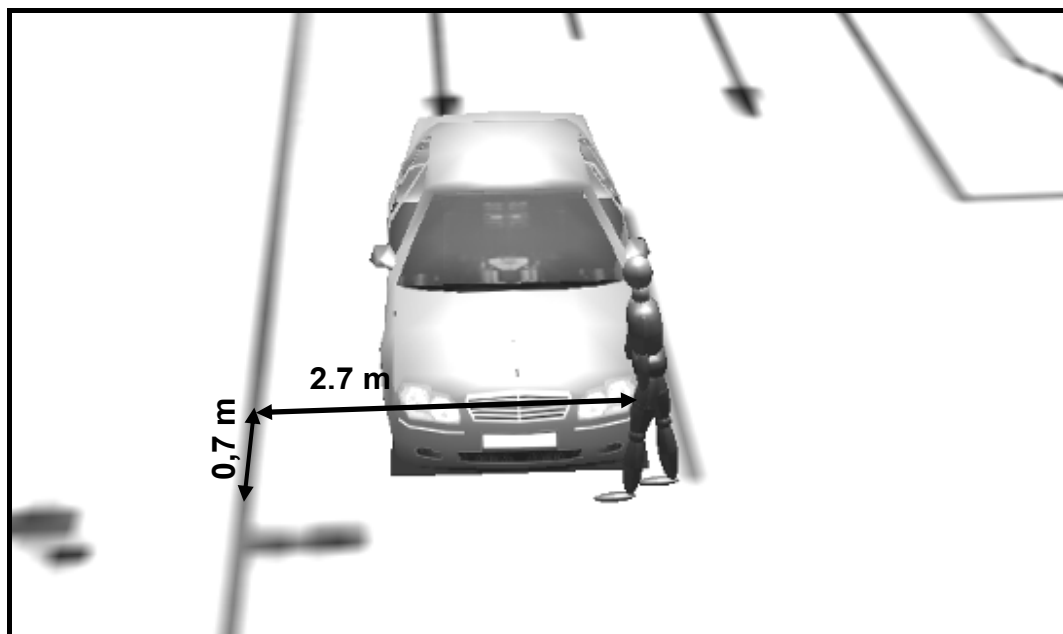
*Вожња неосветљеног АПН-а 6, односно возња АПН-а 6 без исправне или без укључене светлосне сигнализације у ноћним условима видљивости, као и возња у зони средине коловоза, пропусти су возача АПН-а 6 узрочно везани за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу. Наиме, возач АПН-а 6 није требало да се у ноћним условима, неосветљеним АПН-ом 6 укључује у саобраћај, нити је требало да се креће у зони средине коловоза, већ што ближе својој десној ивици коловоза, чиме не би ни дошло до стварања опасне ситуације и настанка ове незгоде. Поред тога, у датим околностима настанка ове незгоде, возач АПН-а 6 је имао могућности да благовремено уочи светла наилазећег АПН-а 4, те да благовременим измицањем у десно избегне стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, а што је такође пропуст возача АПН-а 6 узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу.*

*Вожња АПН-а 4 у зони средине коловоза је пропуст возача АПН-а 4, такође узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу. Наиме, возач АПН-а 4 је требало да се креће што ближе својој десној ивици коловоза, чиме не би ни дошло до стварања опасне ситуације и настанка ове незгоде. У датим околностима, возач АПН-а 4 није имао могућности да благовремено уочи неосветљен АПН 6, па да благовременим маневром скретања ка својој десној ивици коловоза избегне настанак ове незгоде, по нашем мишљењу.*

*Уколико Суд буде заузео став да би се у случају исправног и укљученог фара АПН-а 6, возач АПН-а 4 бочно измицао тако да на месту незгоде АПН 4 буде у близини десне ивице коловоза, односно да бочним измицањем у десно АПН-а 4 буде избегнут судар, тада на страни возача АПН-а 4 не би стајао пропуст везан за настанак ове незгоде, али би на његовој страни стајао пропуст за стварање опасне ситуације због вожње у зони средине коловоза, по нашем мишљењу.*

*Посебно напомињемо да се незгода не би ни догодила уколико би се бар један од возача бицикала са мотором кретао правилно, односно што ближе својој десној ивици коловоза, јер до незгоде не би ни дошло уколико би један од бицикала са мотором био вожен у близини своје десне ивице коловоза а други бицикл са мотором заузимао своју леву половину коловоза у ширини до 1 м."*

**Пример бр. 14<sup>8</sup>: Пешак које прелази коловоз ван обележеног пешачког прелаза**

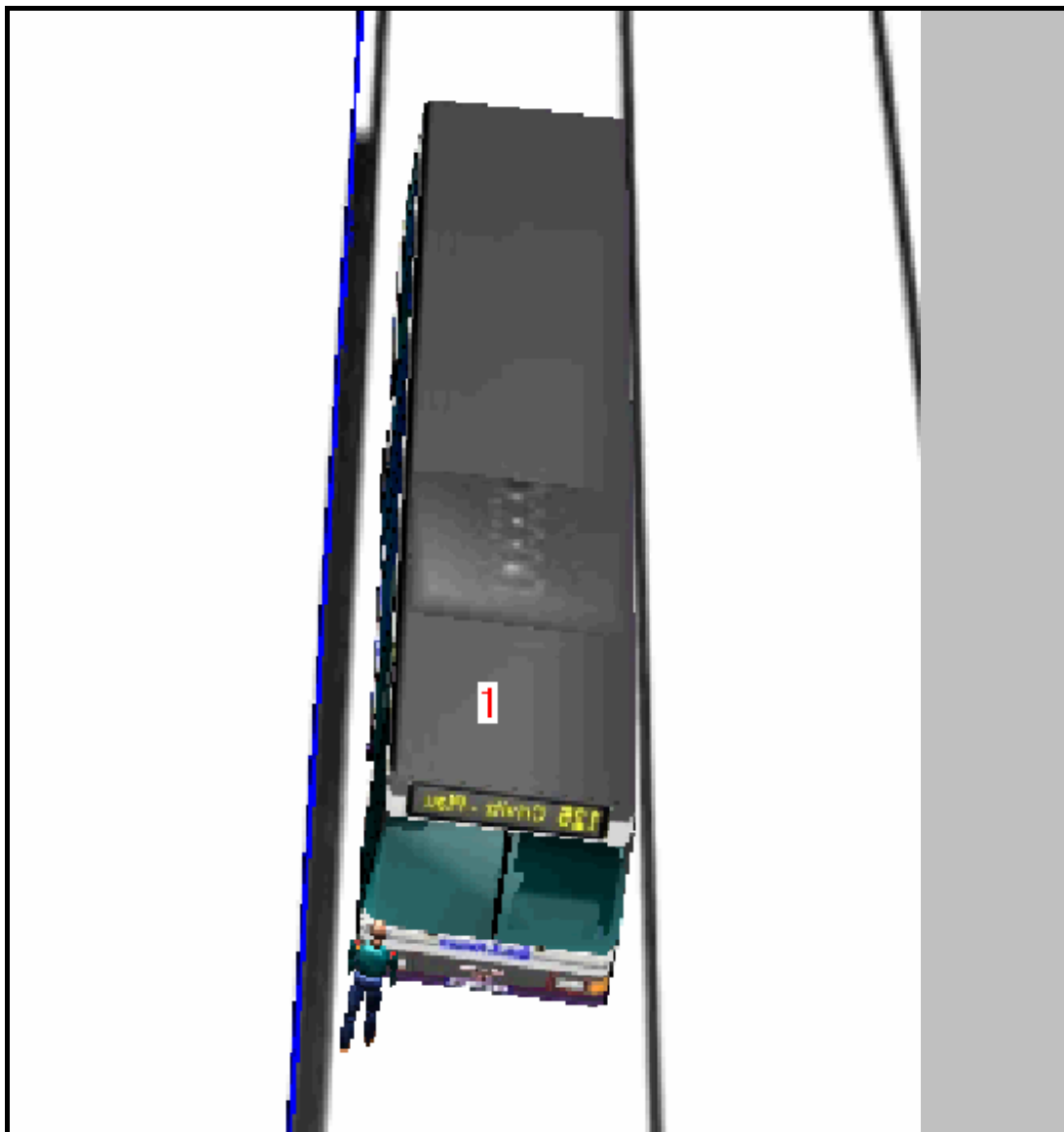


Слика бр. 4 – PC Crash Скица сударног положаја MERCEDES-а и пешака

*"Анализом свих околности настанка ове саобраћајне незгоде, мишљења смо да је пешак неопрезним и небезбедним покушајем преласка коловоза, а испред и у близини наилазећег MERCEDES-а, створио опасну, блиску и покретну препреку на путању MERCEDES-а, а што је пропуст пешака узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу.*

*Пре започињања и за време преласка коловоза пешак је једноставним осматрањем лако могао уочити наилазећи MERCEDES, па одустајањем и/или уступањем права превенства у пролазу наилазећем MERCEDES-у и GOLF-у избећи стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, по нашем мишљењу. Разлог неблаговременог уочавања MERCEDES-а од стране пешака се не може утврдити саобраћајно-техничким вештачењем, а могао је по нашем мишљењу бити последица непажње, погрешне процене, неког другог разлога који је ван домена саобраћајно-техничког вештачења и/или као последица дејства више разлога истовремено."*

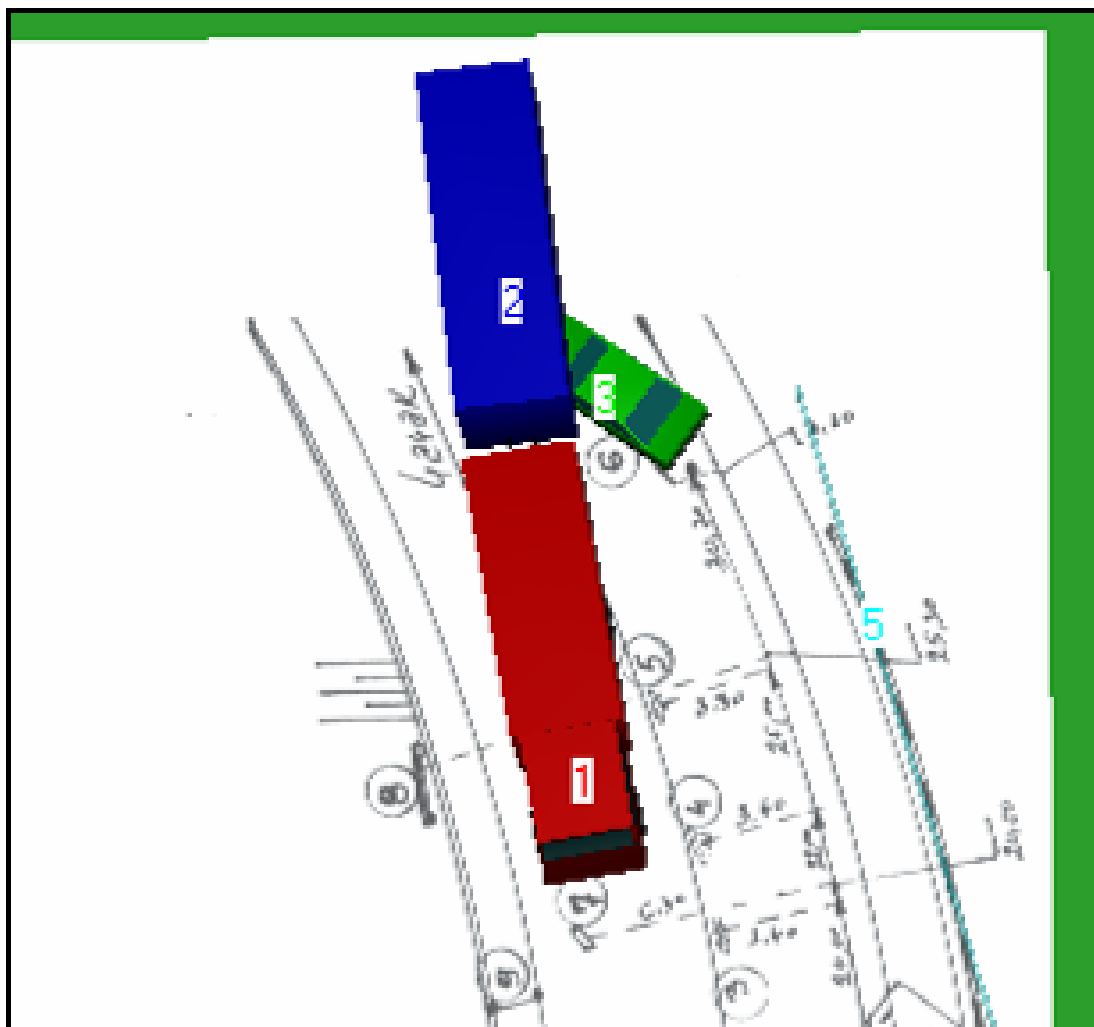
**Пример бр. 15<sup>8</sup>: Пешак који се креће у сусрет возилу**



Слика бр. 5 – PC Crash Скица сударног положаја АУТОБУС-а и пешака

*"Анализом свих околности под којима се догодила ова саобраћајна незгода мишљења смо да је пешак непосредно пре незгоде имао могућност благовременог уочавања АУТОБУС-а, а тиме и могућност избегавања настанка ове незгоде, по нашем мишљењу, па би на страни пешака стајао пропуст узрочно везан за настанак ове незгоде. Разлог неблаговременог уочавања АУТОБУС-а од стране пешака се не може утврдити саобраћајно-техничким вештачењем, а могао је по нашем мишљењу бити последица непажње, погрешне процене, штетног дејства алкохола, неког другог разлога који је ван домена саобраћајно-техничког вештачења и/или као последица дејства више разлога истовремено."*

**Пример бр. 16<sup>8</sup>: Прелазак камиона са приколицом на супротну половину коловоза**

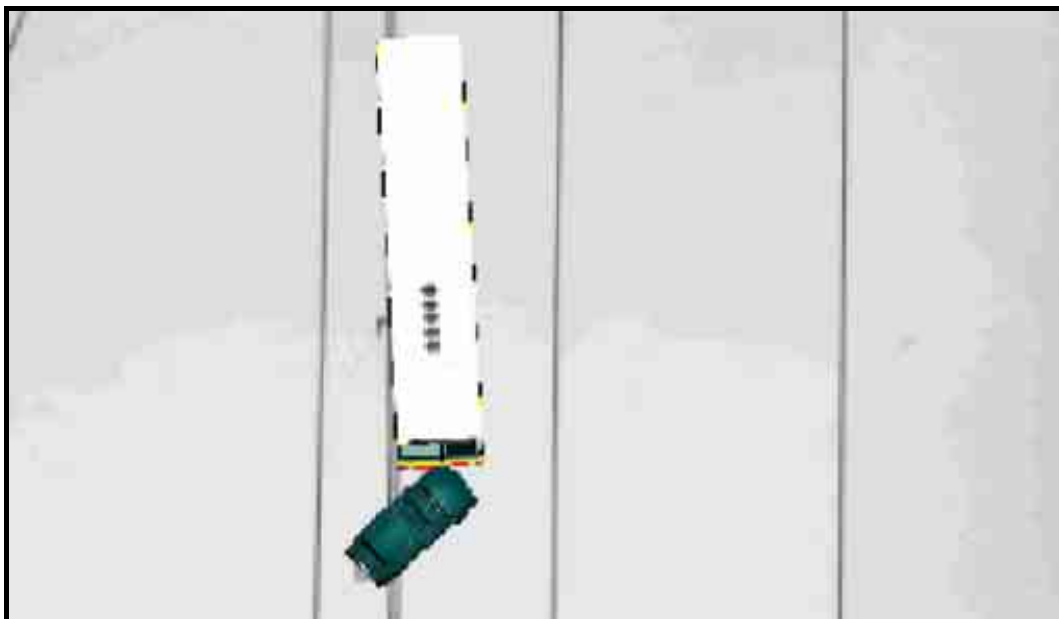


Слика бр. 6 – PC Crash Скица сударног положаја приколице и AUDI-ја

*"Анализом свих околности под којима је настала ова незгода налазимо да је ова незгода настала као последица преласка приколице на своју леву половину коловоза, односно половину коловоза намењену кретању возила у смеру AUDI-ја.*

*Разлог преласка приколице на половину коловоза намењену кретању возила у смеру AUDI-ја, не може се поуздано и прецизно утврдити саобраћајно техничким вештачењем, а што ће Суд ценити на основу других доказа који су ван домена саобраћајно-техничког вештачења, при чему напомињемо да је до преласка приколице на половину коловоза намењену кретању возила у смеру AUDI-ја, по нашем мишљењу могло доћи као последица губитка стабилности и/или управљивости приколице, грешке у управљању возача камиона, погрешне процене возача камиона, евентуалне неисправности приколице, неког другог разлога и/или као последица дејства више фактора истовремено."*

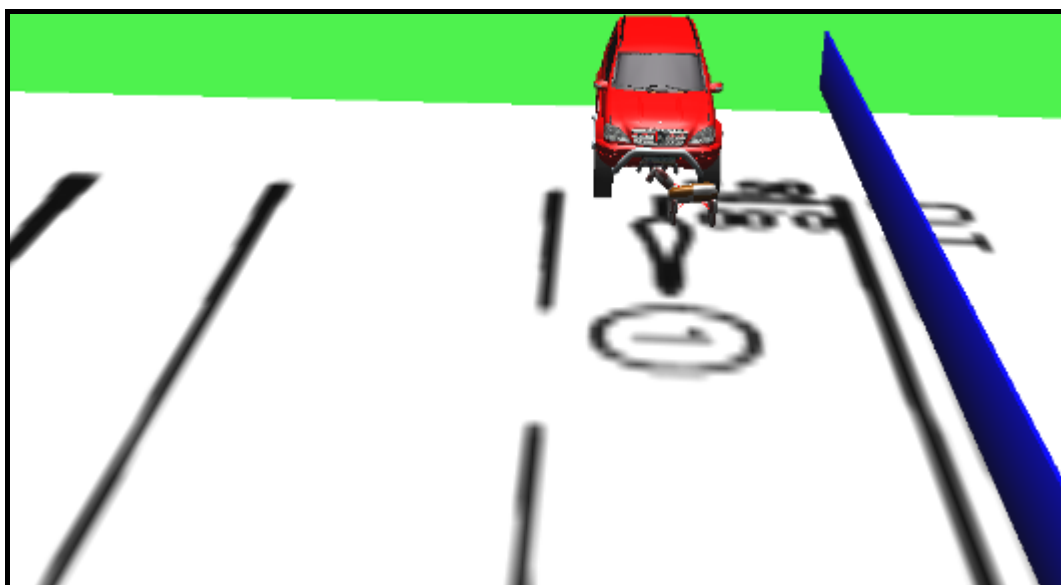
**Пример бр. 17<sup>8</sup>: Небезбедно укључивање  
GOLF-а са земљане површине**



Слика бр. 7 – PC Crash Скица сударног положаја АУТОБУС-а и GOLF-а

*"Анализом свих околности под којима се догодила ова незгода, мишљења смо да је возач GOLF-а предузимањем укључивања и пресецањем путање наилазећег АУТОБУС-а, на путањи АУТОБУС-а створио изненадну, блиску, 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 избећи настанак ове незгоде, по нашем мишљењу."*

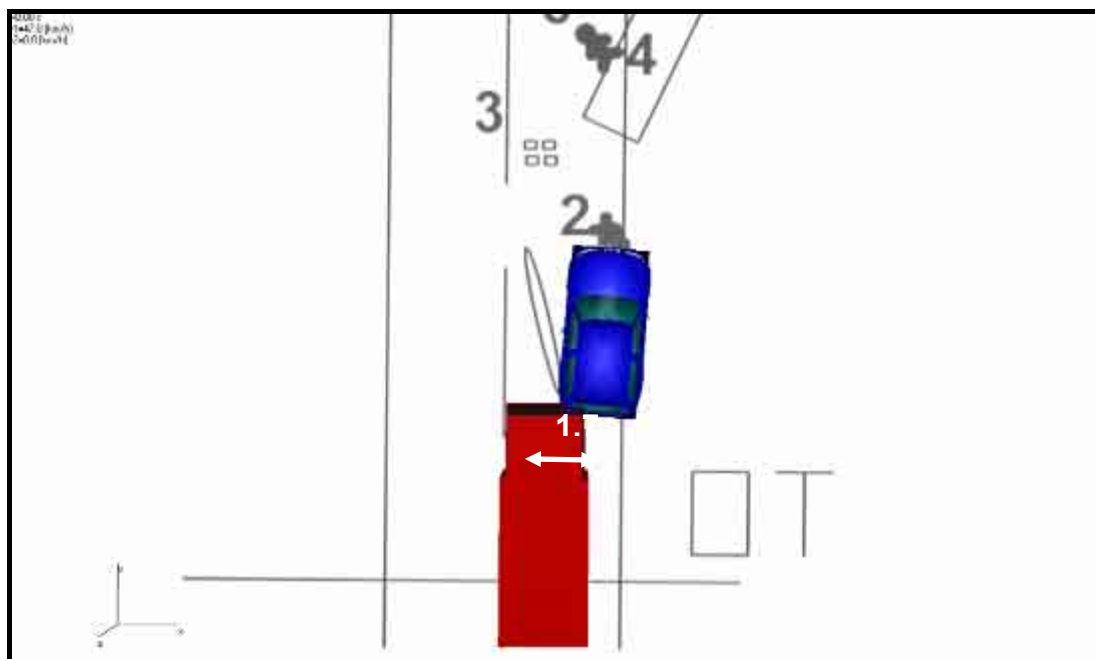
**Пример<sup>8</sup>: Дивљач на ауто-путу (пропуст радне организације)**



Слика бр. 8 – PC Crash Скица сударног положаја MERCEDES-а и дивљачи

*"Анализом свих околности под којима се догодила 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 блиску и изненадну препреку на путању 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."*

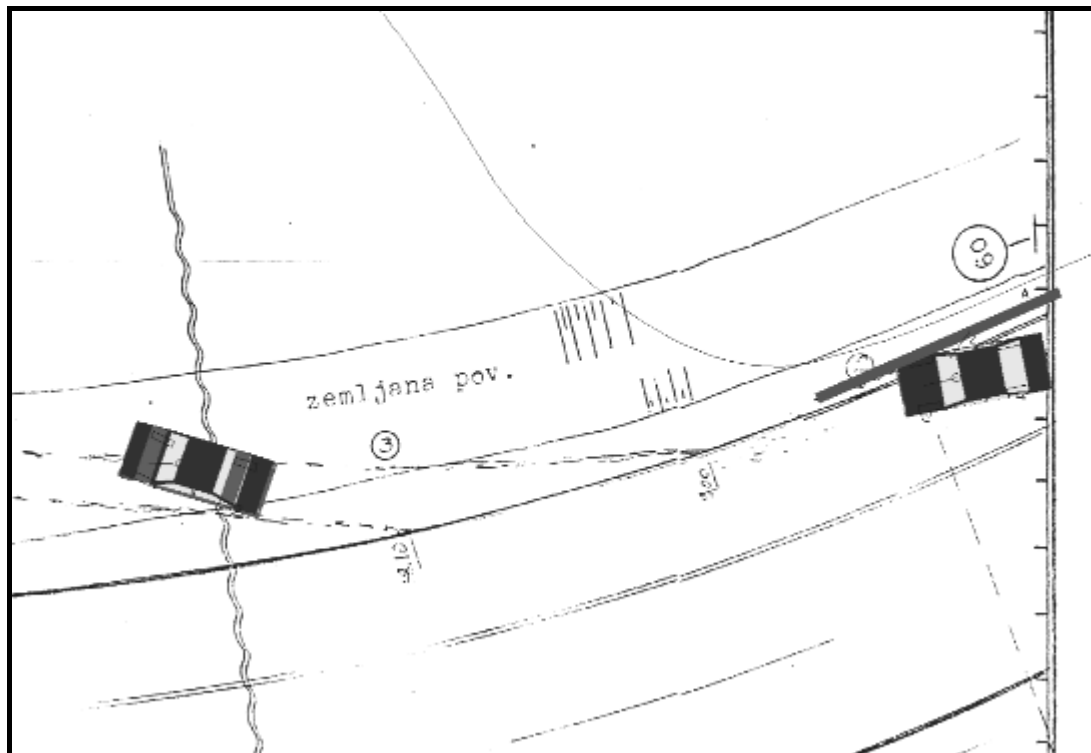
### **Пример бр. 18<sup>8</sup>: Неблаговремено реаговање FAP-а**



Слика бр. 9 – PC Crash скица сударног положаја FAP-а и NISSAN-а

*"На страни возача FAP-а стоје пропусти узрочно везани за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде, а због неблаговременог предузимања заустављања и/или обилажења NISSAN-а и пешака, по нашем мишљењу. Разлог неблаговременог предузимања заустављања и/или обилажења пешака и заустављеног NISSAN-а од стране возача FAP-а, не може се утврдити саобраћајно-техничким вештачењем, а могао је по нашем мишљењу, бити последица погрешне процене, штетног дејства алкохола, погрешног начина вожње, неког субјективног разлога и/или као последица више разлога истовремено који су ван домена саобраћајно-техничког вештачења, а што ће Суд ценити на основу других доказа који су ван домена саобраћајно-техничког вештачења."*

**Пример бр. 19<sup>8</sup>: Лед на коловозу (пропуст радне организације)**



Слика бр. 10 – PC Crash скица "излетања" возила са коловоза

*"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 сољу 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 сољу 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."*



## **5.2. Пропусти везани за допринос настанку незгоде односно пропусти везани за могућност избегавања незгоде**

Пропусти везани за допринос настанку незгоде односно пропусти везани за могућност избегавања незгоде су пропусти учесника који нису везани за стварање опасне ситуације која је за последицу имала незгоду, али су пропусти везани за допринос стварању опасне ситуације и/или могућност избегавања настанка незгоде као опасне ситуације створене од другог учесника. Независно од тога ко је и како створио опасну ситуацију, сви 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, у датим условима може очекивати од учесника у незгоди.

Постоји велики број пропуста учесника незгоде везаних за допринос настанку незгоде односно могућност избегавања незгоде који се могу идентификовати кроз следеће пропусте: закаснио је да предузме неку радњу, није предузео никакве мере, није предузео неку од радњи, предузео је погрешну радњу и сл. Ови пропусти су могли да се десе пре путовања (није отклоњена техничка неисправност возила, возач је конзумирао алкохол, пут није оджаван), пре стварања опасне ситуације (вожња великом брзином), у време стварања опасне ситуације (вожња великом брзином, нагла промена начина кретања, непропуштање пешака или возила са првенством пролаза и сл.), после стварања опасне ситуације (неадекватно реаговање у циљу избегавања незгоде, неблаговремено реаговање, изостанак реакције и сл.).

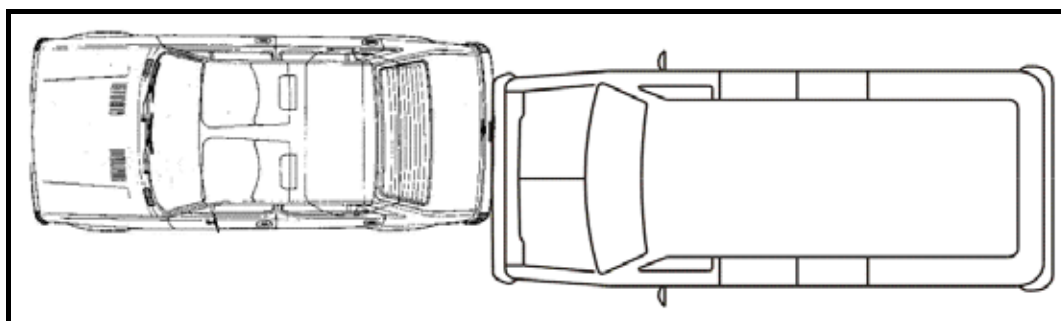
Посебно напомињемо да вештак приликом анализе незгоде треба да пође од чињенице да је реаговање возача на насталу опасну ситуацију најчешће рефлексна радња која се не може свесно контролисати, па у складу са тим треба и да анализира незгоду. Уколико би се занемарила ова чињеница увек би се могао наћи велики број могућности (радњи) које је возач могао да спроведе, па да не дође до незгоде. 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 по правилима струке да се анализирају сви технички могући начини избегавања незгоде, а да се не саопште Суду техничка и друга ограничења, као и став вештака о томе да се не може од учесника у саобраћају очекивати такво понашање.

У складу са тим важно је да вештак цени околности под којима је дошло до незгоде, али и да утврди (ако је то могуће) разлоге због којих је возач на одређени начин реаговао у опасној ситуацији. Наиме, уколико је возач рефлексно реаговао кочењем не може се анализирати друга-

чије реаговање, а не разумети разлоге за овакво реаговање. Са друге стране, није по правилима струке анализирати могућност да пешак брже претрчи коловоз и изађе из путање возила, па да на тај начин незгода буде избегнута, није по правилима струке изнети да би незгода била избегнута ако би возило било кочено успорењем  $20 \text{ m/s}^2$  јер је ово успорење технички немогуће остварити на путу, није по правилима струке 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.

Ако Суд од вештака захтева да анализира техничке могућности избегавања незгоде на друге начине, вештак осим такве анализе, треба и да изнесе свој став о томе да ли се од возача може захтевати таква реакција, у датим условима.

**Пример бр. 20: Патрола МУП-а која је заслепила возача Комбија (није искључила светла и није обезбедила место где је била неосветљена Z-101), па возач Комбија удара у неосветљену Z-101.**

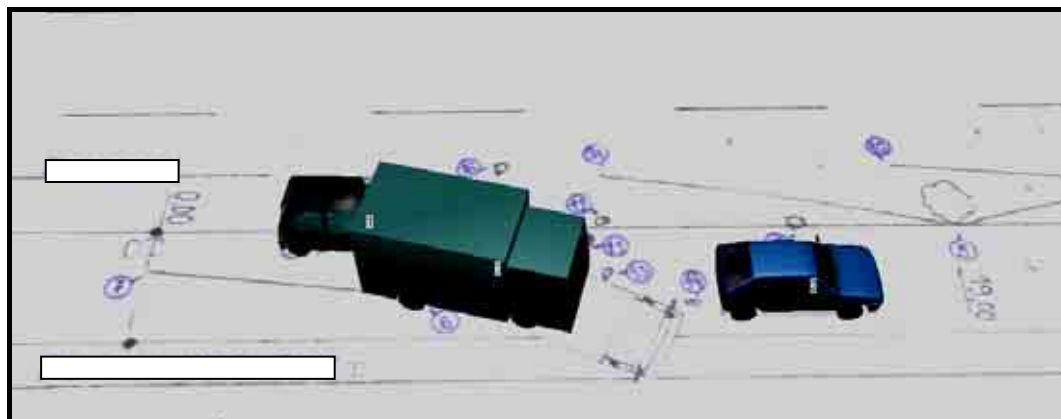


Слика бр. 11 –Приказ међусобног положаја Z-101 и комбија у тренутку судара

**"Анализом свих околности под којима се догодила 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 бр. 21: Незгода која настаје зато што возач камиона, који је био у квару, није обезбедио лице места**



Слика бр. 12 – PC Crash скица сударног положаја

*"Возач камиона је заустављањем камиона на саобраћајној траци за принудно заустављање без правилног обележавања (постављањем сигурносног троугла и укључивањем свих показивача праваца) у ноћним условима одвијања саобраћаја и смањене видљивости (магла) створио опасну, тешко уочљиву препреку, а што би такође, по нашем мишљењу, био пропуст возача камиона везан за допринос настанку ове незгоде".*

**Пример<sup>8</sup>: Залеђен коловоз на путу резервисаном за саобраћај моторних возила**



Слика бр. 13 – Ближи изглед места незгоде PEUGEOT-а и CITROEN-а

*"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."*

**Пример бр. 22<sup>8</sup>: На укрштању пута са пругом није испуњен троугао прегледности. Ако би био испуњен троугао прегледности возач JUGA би имао могућност ранијег уочавања ВОЗА**

*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.*



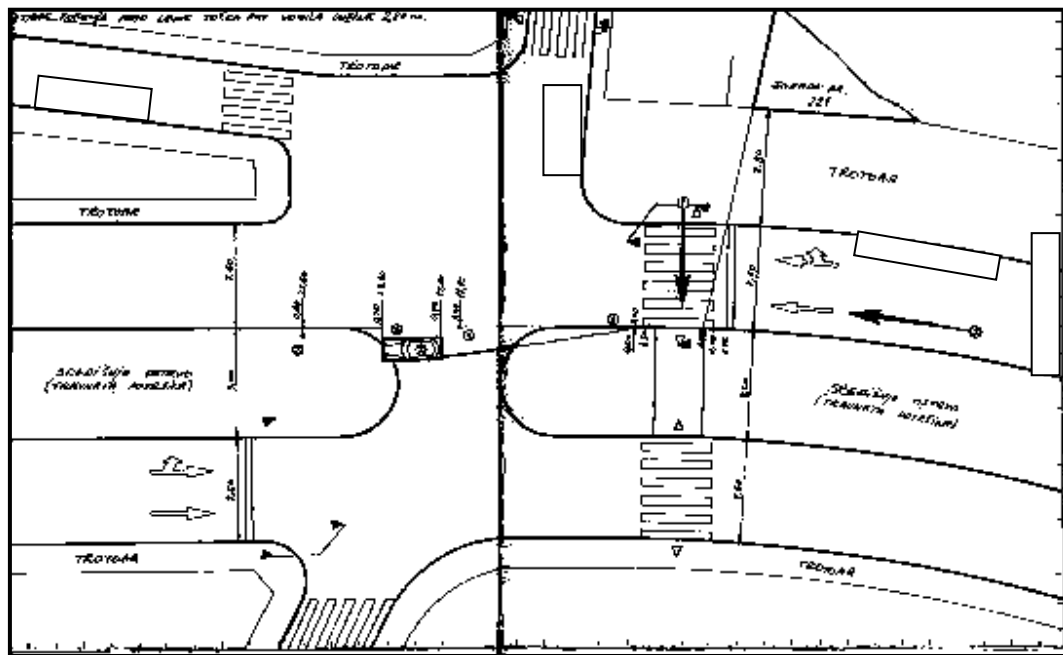
Слика бр. 14 – Могућност уочавања воза од стране возача JUGA

*"Анализом свих околности под којима се догодила 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, блиску и покретну препреку на путању 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 УКРШТАЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ И ПУТА, тада би и на страни одговорног лица и одговорне радне организације стајали пропусти који би могли допринети настанку ове незгоде.*

**Пример<sup>8</sup>:** Прелазак пешака преко пешачког прелаза за време док је за пешака укључени црвени сигнални појам, а MERCEDES се креће брзином од 66 km/h. Ако би MERCEDES био вожен дозвољеном брзином до 40 km/h возач MERCEDES-а би имао могућност избегавања саобраћајне незгоде.



Скица лица места

"Анализом свих околности настанка ове незгоде мишљења смо да је ова незгода настала као последица небезбедног покушаја претрчавања коловоза од стране пешака непосредно испред и у близини наилазећег MERCEDES-а, чиме је пешак створио опасну, блиску, покретну и изненадну препреку, а што би био пропуст пешака узрочно везан за стварање опасне ситуације и настанак ове незгоде. Није било дозвољено, по нашем мишљењу, да се пешак задржава на делу коловоза и да прелази коловоз када му је то светлосним сигналом на семафору, а према сагласним наводима сведока било забрањено. Пешак је имао могућност да се једноставним осматрањем у смеру наилазећег MERCEDES-а увери да радњу претрчавања коловоза не може извршити на безбедан начин, па одустајањем од преласка коловоза и/или уступањем првенства пролаза наилазећем MERCEDES-у избегне настанак ове незгоде, по нашем мишљењу."

"Под оваквим околностима, у ситуацији ка је за возача MERCEDES-а био укључен зелени сигнални појам, вожња MERCEDES-а брзином од 66 km/h уместо брзином до 40 km/h, представља би пропуст возача MERCEDES-а који, по нашем мишљењу, не би био везан за стварање опасне ситуације, али би био везан за могућност избегавања ове незгоде. Наиме, уколико би MERCEDES био вожен дозвољеном брзином до 40 km/h, уместо брзином од 66 km/h, тада би возач MERCEDES имао могућност да реаговањем на исти начин заустави MERCEDES 27,1 m испред (пре) места судара са пешаком, па при непромењеном начину кретања и путањи MERCEDES-а и пешака не би дошло до настанка ове незгоде."

### 5.3. Пропусти везани за тежину последица незгоде

Пропусти везани за тежину последица незгоде су пропусти који нису у узрочној вези са настанком незгоде, нити су у вези са могућношћу избегавања незгоде, али су повезани са тежином последица незгоде. Сви учесници у саобраћају, а посебно учесници у саобраћајним незгодама, дужни су да се понашају тако да смање последице 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. Бројни су пропусти учесника у саобраћајним незгодама који се могу довести у везу са тежином последица, па би вештак требало, кад-год је то могуће, да се изјасни, да ли је неки од пропуста допринео или могао допринети да последице буду веће.

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 возило се креће брзином од 100 km/h, при чему би незгода могла бити избегнута, ако би се возило кретало брзином до 50 km/h. Пред вештака се поставља питање, да ли би брзина била узрок незгоде и допринос тежини последица или не? Наиме, ако би се возило кретало дозвољеном брзином до 60 km/h ударило би у пешака брзином око 40 km/h, а ако би се кретало брзином од 100 km/h ударило би у пешака при брзини од 100<sup>11</sup> 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 треба да, на основу својих знања, тврди да неко не би погинуо, ако би возило било вожено брзином 60 km/h, уместо што је вожено брзином 100 km/h. Вештак, међутим, има обавезу да изнесе мишљење да би укупне последице (штете, трошкови и губици), у том случају, биле мање.

Вештак треба да идентификује пропусте који су у вези са тежином последица. У сваком случају, Суд ће ценити да ли ће или неће прихватити могућност да неки пропуст повећава тежину последица.

<sup>11</sup> 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 неће ни почети да кочи! Другим речима, ако би возач возила које се креће 50 km/h избегао препреку зауставивши се непомредно 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 у саобраћајним незгодама који се могу довести у везу са тежином последица значајно место заузимају пропусти учесника везани за некоришћење заштитне опреме (појас, кацига, седиште за децу ...). Наиме, није ретка ситуација да учесник саобраћајне незгоде испостави захтев за накнаду, а због повреда главе задобијених у саобраћајној незгоди које су могле бити избегнуте употребом заштитне опреме (види Сliku бр. 15).



Слика бр. 15 – Оштећења предњег ветробранског стакла

**Пример бр. 23<sup>8</sup>: Не коришћење сигурносних појасева**



Слика бр. 16 – Оштећења крова ЈУГА у предњем средишњем делу





Слика бр. 17 – Оштећења точка управљача ЈУГА

*У овој незгоди повреде у виду угрожавања костију грудног коша и огреботине по лицу задобио је XXX XXX возач ЈУГА – 55.*

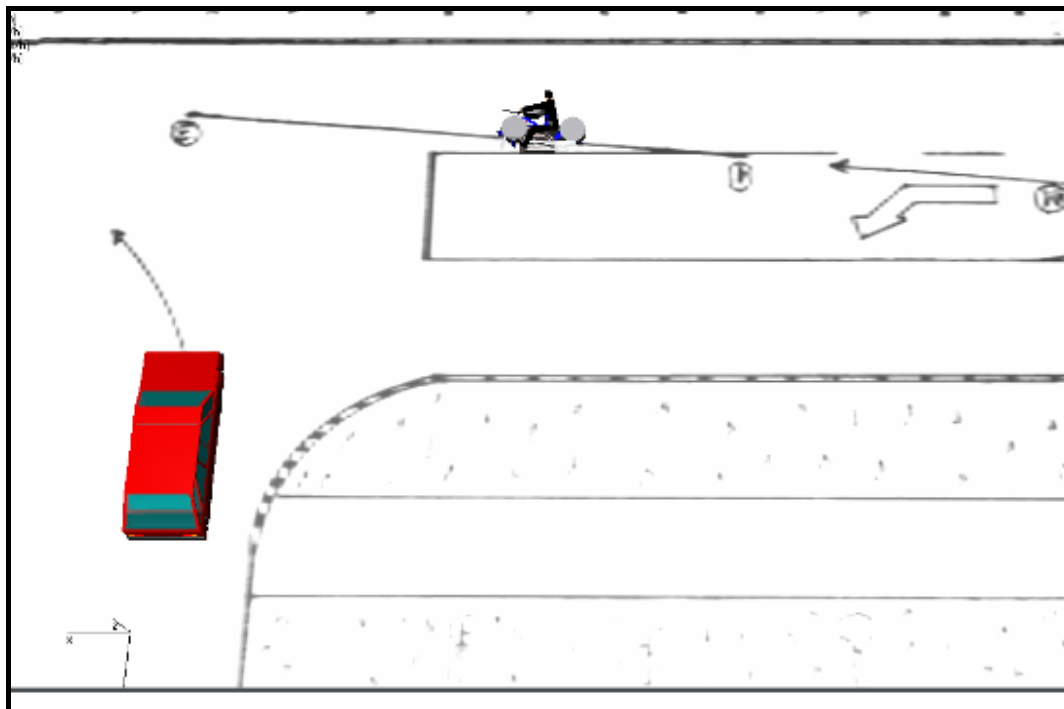
*Повреде у виду разорења по живот важних можданих центара задобио је XXX XXX који је седео на предњем седишту ЈУГА-55. Сувозач као и возач, нису користили сигурносне појасеве, што одговара повредама возача и сувозача.*

*"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."*

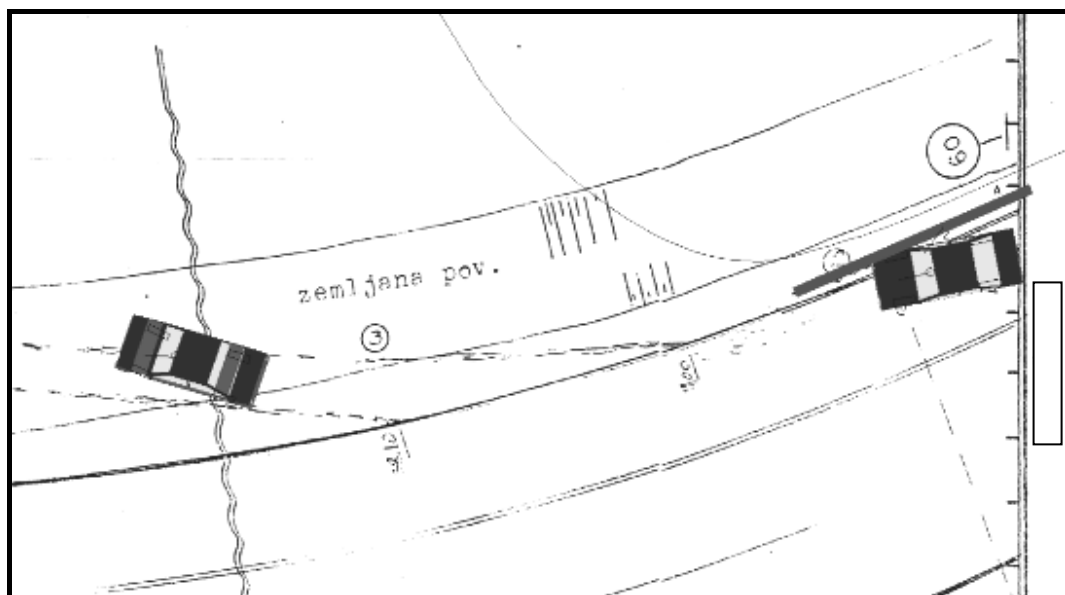
**Пример бр. 24<sup>8</sup>: Некоришћење kacиге од стране возача КАВАСАКИ-ја**

*"Вожња КАВАСАКИ-ја без заштитне kacиге 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."*



Слика бр. 18 – Вожња КАВАСАКИ-ја без заштитне кациге на глави

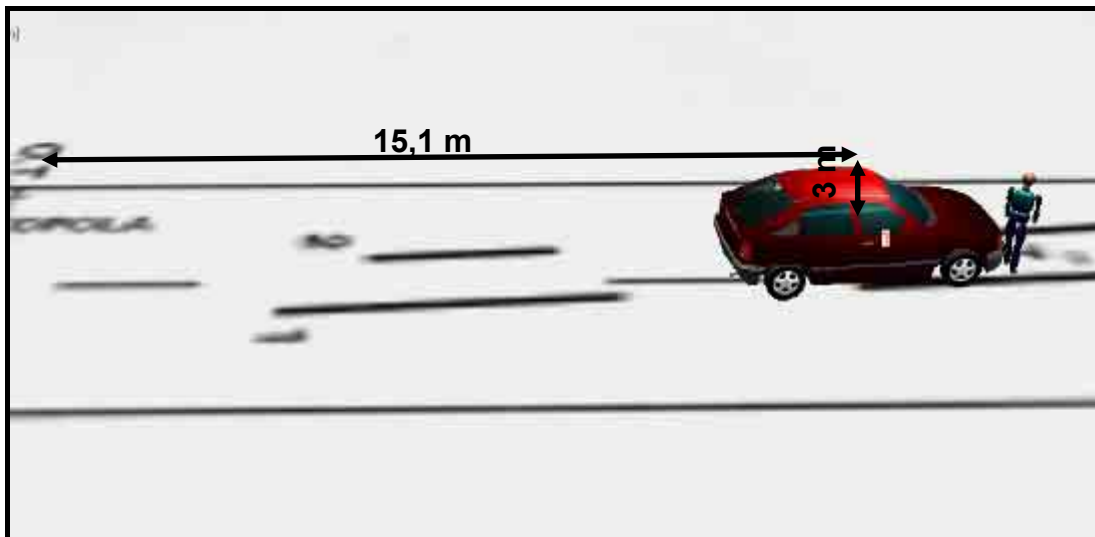
**Пример бр. 19<sup>8</sup>:** *Непостојање заштитне ограда на месту где је возило сишло са коловоза.*



Слика бр. 19 – PC Crash скица "излетања" возила са коловоза

**"Према Записнику о Увиђају "Са десне стране коловоза не постоји колобран, нити заштитна ограда", а узимајући у обзир и Фотографије места незгоде од хх.хх.хххх. 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 неводе, по нашем мишљењу."**

**Пример бр. 25<sup>8</sup>:** На месту незгоде дозвољена је брзина 50 km/h, а OPEL је вожен брзином од 72 km/h, међутим и ако би OPEL био вожен брзином до 50 km/h возач OPEL-а не би имао могућности за избегавање саобраћајне незгоде



Слика бр. 20 – PC CRASH Скица сударног положаја OPEL-а и пешака

**"У време и на месту незгоде брзина је ограничена саобраћајним знаком "ограничење брзине до 50 km/h"."**

Применом програма PC CRASH брзина OPEL-а у тренутку судара са пешаком била би 63 km/h, а брзина пешака у тренутку судара 6,8 km/h, а што смо и користити за даљу анализу ове незгоде. Имајући у виду да код трагова кочења дужих од 20 m и при брзинама већим од 60 km/h, долази до пада учинка оствареног кочења, то би брзина OPEL-а на почетку трага кочења била 71,2 km/h, док би брзина OPEL-а у тренутку реаговања возача била 72,8 km/h.

Од тренутка реаговања возача OPEL-а кочењем до судара са пешаком, OPEL би прешао пут дужине 31,8 m, па би возач OPEL-а реаговањем кочењем са истог места и на исти начин имао могућност избегавања судара са пешаком на путу дужине 31,8 m, ако би непосредно пре незгоде OPEL био вожен брзином до 46,8 km/h, па смо имајући то у виду нашли да возач OPEL-а не би имао могућност да избегне судар са пешаком на путу дужине 31,8 m, уколико би OPEL био вожен дозвољеном брзином до 60 km/h.

Вожња OPEL-а брзином од 72,8 km/h, уместо брзином до 60 km/h, не би представљала пропуст возача OPEL-а, узрочно везан за настанак ове незгоде, по нашем мишљењу, јер возач OPEL-а не би имао техничку могућност да предузимањем интензивног кочења избегне судар са пешаком уколико би OPEL био вожен брзином до 60 km/h, јер би и при вожњи дозвољеном брзином до 60 km/h, до судара OPEL-а и пешака дошло. Вожња OPEL-а брзином од 72,8 km/h, уместо брзином до 60 km/h, по нашем мишљењу, могла би евентуално представљати пропуст возача OPEL-а везан за тежину последица ове незгоде."

**Пример бр. 26<sup>8</sup>: Испадање бебе из возила због некоришћења сигурносне опреме (седишта за дете)**



Слика бр. 21 – Оштећења YUGA

*У овој саобраћајној незгоди, путник – дете XXX XXX, која се у време незгоде наводно налазила на задњем седишту је задобила повреде са смртним исходом...*

*Након судара YUGA и ТЕГЉАЧА дошло је до испадања путника са задњег седишта YUGA ...*

*Вожња детета узраста 17 месеци, на задњем седишту без одговарајуће безбедносне опреме – седишта, би био пропуст везан за тежину последица ове незгоде, по нашем мишљењу.*

**Пример<sup>8</sup>: Успоревње ГОЛФ-а**



Слика бр. 12 – Ближи изглед места судара БГ ГОЛФ и ГМ ГОЛФ

*"Детаљном анализом материјалних елемената из Списа мишљења смо да су непосредно пре судара БГ ГОЛФ и ГМ ГОЛФ могли бити кочени, а што је сагласно изјавама возача БГ ГОЛФ-а и ГМ ГОЛФ-а. Како пре места незгоде нису нађени трагови кочења, мишљења смо да су БГ ГОЛФ и ГМ ГОЛФ могли бити кочени".*

*"Детаљном анализом материјалних елемената из Списа налазимо да су, у условима у којима је на месту незгоде коловоз Ибарског пута био сув (Записник о Увиђају), БГ ГОЛФ и ГМ ГОЛФ могли остварити максималну вредност успорења које је условљено техничким карактеристикама њихових кочионих система. Како у Спису нисмо нашли извештај о мерењу кочионих сила БГ ГОЛФ-а и ГМ ГОЛФ-а, а такође како немамо податке који би нас упућивали на могућност да кочиони системи ових возила нису били исправни, то смо мишљења да су за случај сувог коловоза БГ ГОЛФ и ГМ ГОЛФ пре судара могли остварити успорење од најмање  $5,4 \text{ m/s}^2$ ".*

*"Уколико би Суд био мишљења да је возач ГМ ГОЛФ-а уочио БГ ГОЛФ на растојању које би му омогућило да пре судара оствари максималну вредност успорења тада би на страни возача ГМ ГОЛФ-а стајао пропуст везан за тежину последица ове незгоде, по нашем мишљењу. Наиме, у том случају возач ГМ ГОЛФ-а интензивним кочењем, није могао избећи настанак ове незгоде, али би на тај начин смањио тежину последица ове незгоде."*

## 6. ЗАКЉУЧАК

Дефинисање обавеза и дужности учесника саобраћајне незгоде треба да обезбеди да се:

- спрече нова страдања у саобраћају,
- обезбеди ефикасно спашавање настрадалих,
- обави квалитетан увиђај, фиксира затечено стање и стручно анализира саобраћајна незгода,
- евидентирају важни подаци о незгоди, како би се пратили и разумели проблеми безбедности саобраћаја,
- што мање омета саобраћај и омогући оптимална проточност саобраћаја у зони незгоде,
- што боље схвате проблеми који су допринели настанку незгоде, односно проблеми који су утицали на тежину последица како би се предузимале ефикасне мере у циљу спречавања нових незгода и успешног управљања безбедношћу саобраћаја

Поред обавеза и дужности учесника саобраћајне незгоде, лица која су се затекла на месту незгоде, полиције, медицинских, ватрогасних и осталих служби, битно је отпочињање, али и окончање судских поступака. Да би се судски поступак, везан за саобраћајну незгоду окончао, неопходно је ангажовање вештака.

Вештак је обавезан да Суду да Налаз и мишљење, а не само да се задржи на Налазу при чему давање мишљења, као саставног дела налаза, није само пракса већ је то и обавеза која је дефинисана Законом (ЗКП и Нацрт ЗКП-а), а најчешће и Наредбом, односно Решењем суда.

За правилно дефинисање пропуста важно је уочити разлику између околности и узрока. За дефинисање пропуста учесника саобраћајне незгоде врши се поређење брзина, и то<sup>7</sup>:

1. брзине којом се кретао учесник непосредно пре незгоде ( $V_a$ ),
2. дозвољене (безбедне) брзине ( $V_b$ ) и
3. условно безбедне брзине ( $V_{ub}$ ) тј. брзине при којој би незгода могла бити избегнута.

Пропусти учесника незгоде класификовани су у три групе:

1. пропусти везани за стварање опасне ситуације,
2. пропусти везани за допринос настанку незгоде или пропусти везани за могућност избегавања незгоде,
3. пропусти везани за евентуални допринос тежини последица незгоде.

При дефинисању пропуста који су **узрочно повезани са настанком саобраћајне незгоде**, посебну пажњу треба посветити наглим, блиским и изненадним (неочекиваним) променама саобраћајних услова (радњи учесника у саобраћају) које други учесник у саобраћају није имао разлога да очекује 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 захтевати од учесника у незгоди, (закаснио је да предузме неку радњу, није предузео никакве мере, није предузео неку од радњи, предузео је погрешну радњу и сл). У складу са тим важно је да вештак анализира околности под којима је дошло до незгоде. Није по правилима струке да се анализирају сви технички могући начини избегавања незгоде, а да се не саопште Суду техничка и друга ограничења, као и став вештака о томе да се не може од учесника у саобраћају очекивати такво понашање.

Када говоримо о **пропустима везаним за тежину последица** важно је да вештак идентификује пропусте који су у вези са тежином последица, а Суд ће ценити да ли ће, или неће, прихватити да је због неког пропуста дошло до већих последица. Вештак саобраћајно техничке струке не треба да, на основу својих знања, тврди да неко не би погинуо, ако би возило било вожено брзином 60 km/h, уместо 100 km/h. Вештак, међутим, има обавезу да изнесе мишљење да би укупне последице (штете, трошкови и губици), у том случају, биле мање.

## ЛИТЕРАТУРА

- [1.] Вујанић, М., ЗБИРКА ЗАДАТАКА ИЗ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА СА ПРАКТИКУМОМ, Саобраћајни факултет у Београду, Београд, 2001.
- [2.] 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.
- [3.] Вујанић, М., К. Липовац, С. Јовановић и Д. Милојевић: "Коментар Закона о безбедности саобраћаја на путевима", Службени гласник, 2009.
- [4.] Драгач, Р., Вујанић, М., БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА II ДЕО, Саобраћајни факултет у Београду, Београд, 2002.
- [5.] Драгач, Р., БЕЗБЕДНОСТ ДРУМСКОГ САОБРАЋАЈА III ДЕО, Саобраћајни факултет у Београду, Београд, 2000.
- [6.] 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.
- [7.] Липовац, К., "Вештачење у светлу квалификације и квантификације пропуста код саобраћајних незгода", Часопис удружења судских вјештака Републике Српске – ВЈЕШТАК, бр. 1, мај 2000.
- [8.] Липовац, К. Анализа пропуста возача који су учествовали у саобраћајним незгодама у функцији унапређења обуке возача, Зборник радова, Аранђеловац, 2000.
- [9.] Пешић, Д., Побољшање возача у функцији безбедности саобраћаја, Дипломски рад, Саобраћајни факултет, Београд, 2006.
- [10.] Налази и мишљења Института Саобраћајног факултета у Београду
- [11.] Закон о безбедности саобраћаја на путевима (Службени гласник бр. 41/09, од 29.05.2009. године).
- [12.] Законик о кривичном поступку ("Службени гласник СРЈ" бр. 70-2001 и 68-2002" који важи до 31.12.2010. године
- [13.] Нацрт Законика о кривичном поступку – радна верзија
- [14.] Џвијан М., Пешић Д. и Радовић А., Законска регулатива за израду вештачења, IX Симпозијум "Опасна ситуација и веродостојност настанка саобраћајне незгоде", Златибор, 2010.