

PROPUSTI UČESNIKA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA SA DECOM PEŠACIMA

FAILURES OF THE PARTICIPANTS IN TRAFFIC ACCIDENTS INVOLVING CHILDREN PEDESTRIANS

Pero Stefanovski¹, Zoran Joševski², Verica Dančevska³, Ile Cvetanovski⁴

XIII Simpozijum
“Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju”

Abstrakt: saobraćajne nezgode u kojih učestvuju deca nisu tako retke. U praksi, prilikom izrade saobraćajno-tehničkih veštačenja postoje primeri kada pri definisanju uzroka i propusta učesnika u saobraćajnih nezgoda sa strane veštaka, deca su tretirana kao da se radi o odraslim pešacima, a sa samim tim u ovakvim situacijama propusti učesnika su nepravilno determinirani što može uticati na sudsku odluku kao i stepen odgovornosti. U praksi postoje primeri gde veštaci primenjuju norme koje važe za odrasle pešake što utiče da se pogrešno utvrdi činjenično stanje, a sa samim tim i odgovornost učesnika u nezgodi. Sa ciljem pravilnog definisanja propusta učesnika, u ovom radu obrađene su situacije koje će dati svoj doprinos definisanju uzroka i propusta učesnika u saobraćajnim nezgodama sa decom.

KLJUČNE REČI: SAOBRAĆAJNE NEZGODE, DECA, PEŠACI, UZROCI I PROPUSTI UČESNIKA U NEZGODI.

Abstract: Traffic accidents involving children pedestrians are not so rare. In practice, during the preparation of the traffic-technical expertise, there are examples where in defining the reasons and failures of the participants in the traffic accidents by the experts, the children are treated as adults, and due to this reason, in this situation the failures of the participants are wrongly determined, which can influence the court decision as well as the level of responsibility. In practice, there are examples where experts apply norms valid for adults which influence a wrong factual situation to be determined, and consequently the responsibility of the participants in the traffic accident. With aim to properly define the failures of the participants, certain situations had been elaborated in this paper, in order to contribute to defining the reasons and failures of the participants in the traffic accidents.

1 Triglav osiguruvanje / University American College Skopje, Skopje, stefanovski.pero@gmail.com

2 Tehnički fakultet Bitola, Oteak za saobraćaj i transport, Bitola, zoran.josevski@uklo.edu.mk

3 Tehnički fakultet Bitola, Oteak za saobraćaj i transport, Bitola, verica.dancevska@uklo.edu.mk

4 Tehnički fakultet Bitola, Oteak za saobraćaj i transport, Bitola, ile.cvetanovski@tfb.uklo.edu.mk

KEY WORDS: TRAFFIC ACCIDENTS, CHILDREN, PEDESTRIANS, REASONS AND FAILURES OF THE PARTICIPANTS IN TRAFFIC ACCIDENT

1. UVOD

Pešaci ravnopravno učestvuju u saobraćaju kao i svi ostali učesnici. Svedoci smo da relativno veliki broj saobraćajnih nezgoda na putevima se dogodi gde su učesnici pešaci.

I pored toga što pravila o kretanju pešaka su definisana, pešaci u velikom broju slučajeva su neodgovorni ili nedovoljno educirani o poštovanju saobraćajnih propisa. Pešak po pravilu, ne sme da se kreće po kolovozu, niti da se zadržava na kolovozu. Pešak je dužan da ukoliko postoje određene površine za kretanje pješaka, kao što su trotoari ili druge površine namenjene za kretanje pešaka, da se kreće tim površinama. Pešaci su dužni da se kreću prema važećim propisima, bilo da se radi o naseljenom mjestu, na javnom putu, itd. Pešak koji se kreće po kolovozu mora biti krajnje oprezan i ne sme ometati ili sprečavati normalan saobraćajni tok vozila, jer je kolovoz prioritarno namijenjen za kretanje vozila. Pešak je u obavezi da se prilikom stupanje na kolovoz uveri da li to može uraditi bez opasnosti za sebe, a uzimajući u obzir udaljenost i brzinu vozila koje mu nailazi i ispred kojeg ima nameru preći kolovoz. U velikom broju slučajeva, iznenadno stupanje pešaka na kolovoz je ključni uzrok nastanka saobraćajne nezgode. Čak i na mestima gde postoje obeleženi pešački prelazi i preko kojih pešak ima nameru da pređe preko kolovoza isti je u obavezi da proveriti da li preko takvog prelaza može preći kolovoz bez opasnosti po njega iako ima prvenstvo prolaza u odnosu na vozila.

Imajući u obzir, da često puta pešaci se neodgovorno ponašaju u saobraćaju, takođe se isto može reći i za vozače jer u velikom broju slučajeva to su isti učesnici u saobraćaju koji kada ne upravljaju vozilom u saobraćaju učestvuju kao pešaci.

Između ostalog, u većini slučajeva i deca se često javljaju kao žrtve u saobraćajnim nezgodama. Sa aspekta definisanja propusta u veštačenju saobraćajnih nezgoda od značenja je pravilno utvrditi činjenično stanje u utvrditi dali se radi o odraslim pešacima ili deca. U ovom pogledu, kog izrade veštačenja jasno se mora napraviti razlika jer od toga, kao i od ostalih elemenata kasnije se u mišljenju utvrđuju propusti učesnika što je od značaja za donošenje sudskih odluka u postupku.

U ovom radu ne može se utvrditi univerzalni model ili način definisanja propusta u svim slučajevima, niti je to namera autora ovog rada, jer svaka saobraćajna nezgoda je drugačija i zahteva sveobuhvatnu analizu prilikom definisanja propusta. Ovde želimo da prikazemo da se često puta u veštačenjima pogrešno definišu učesnici tako što se deca pešaci u veštačenjima tretiraju kao odrasli pešaci tako što deci se prepisuje obaveza poštovanja normi koje važe za odrasle pešake.

2. SAOBRAĆAJNE NEZGODE SA DECOM PEŠACIMA

U kontekstu prethodne tačke, u makedonskom zakonodavstvu, a i u ostalim zakonodavstvima na isti ili na sličan način navode se više normi koje treba da poštuju pešaci, obaveze vozača prema pešacima, kao i obaveze prema decom pešacima. Deo ovih normi prikazane su u produžetku.

Obaveze za kretanje pešaka

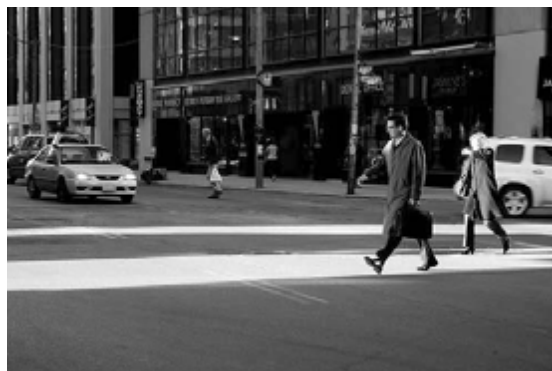
- Pešak, po pravilu, ne sme da se kreće i da se zadržava na kolovozu;
- Ako pešak se kreće po kolovozu on obavezno treba da se kreće do ruba kolovoza i to veoma pažljivo i na način na koji što ne ometa ili ne sprečava saobraćaj vozila;
- Na javnom putu gde ima trotoar ili druga površina opredeljena za kretanje pešaka, odnosno površina pored kolovoza pogodna za kretanje pešaka, pešak je dužan da se kreće po tim površinama;
- Na javnom putu na koji ne postoji trotoar ili druga površina opredeljena ili pogodna za kretanje pešaka, ili na javni put na koji postoji trotoar ili druga površina pogodna za kretanje pešaka, a koje pešaci ne mogu da koriste od bilo kojeg razloga, pešaci mogu da se kreću po kolovozu, ali pri tom da koriste najviše 1 metar širine kolovoza, računajući od ivice kolovoza;
- Pešak je dužan da preko kolovoza i biciklističke staze prelazi pažljivo i najkraćim putem, nakon što se uveri da pre stupanja na kolovoz to može da uradi na bezbedan način;
- Na javnom putu gde ima obeležani pešački prelaz ili posebno izgrađene prelaze za pešake, pešak je dužan pri prelazu kolovoza da se kreće po tim prelazima ako oni nisu od njega udaljeni više od 100 metara;
- Pešak koji ima nameru da pređe preko kolovoza na mesto gde ne postoji pešački prelaz, ne sme da stupi na kolovoz ako sa tim ometa saobraćaj vozila;
- Pre stupanja na kolovoz zbog obilaska prepreka na trotoaru, pešak je dužan da posebno obrati pažnju na udaljenost i brzine kretanja vozila koja mu se približavaju; itd.

Obaveze vozača prema decom pešacima

- Na delu puta na kome se kreću deca ili su postavljeni saobraćajni znakovi o učešću dece u saobraćaju, vozač je dužan da vozi sa naročitom oprežnošću i sa takvom brzinom šta će omogućiti da zaustavi vozilo u slučaju potrebe;
- Vozač vozila koji se kreće iza vozila sa kojim se obavlja organizovani prevoz dece, kako i vozač vozila koje tom vozilu dolazi u susret na putu sa dve saobraćajne trake, dužan je da stane kada vozilo sa kojim organizovano se prevoze dece je zaustavljeno na kolovozu dok deca ulaze ili izlaze iz vozila;
- Vozač je dužan da upotrebi zvučni znak upozorenja kad god to zahtevaju razlozi bezbednosti saobraćaja, a naročito ako pored kolovoza se nalaze lica (deca, lica sa posebnim potrebama, starija lica lica i sl.), koji ne obraćaju pažnju na kretanje vozila; itd.

Imajući gorenavedeno u obzir može se videti da postoje norme koje važe za pešake i posebno izdvojene norme kada deca pešaci učestvuju u saobraćaju. Prema tome postoje norme koje uzimaju u obzir generalno pešake i posebne norme gde se tretira učešće dece u saobraćaju. U produžetku, na sledećim fotografijama prikazane su situacije sa odraslim pešacima i decom pešacima.

Fotografije 1, 2, 3 i 4. Učešće odraslih pešaka u saobraćaju.

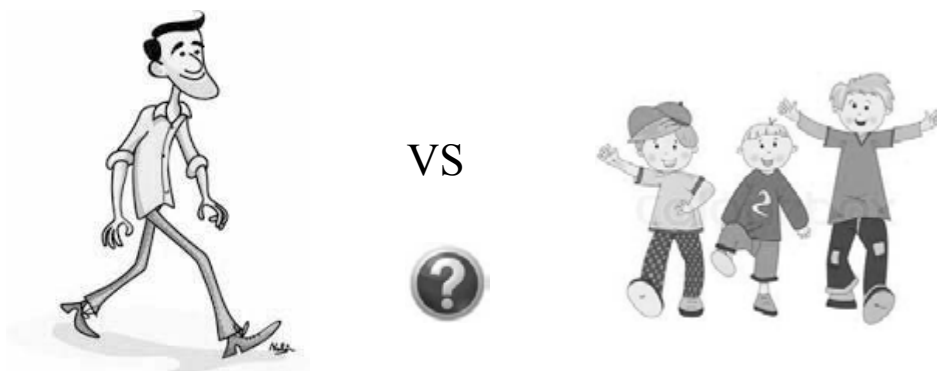


Fotografije 3, 4, 5 i 6. Učešće deca pešaka u saobraćaju.



Od prethodnih fotografija, kao i slučaj prikazan na fotografiji 7 je prikazana situacija pešaci vs deca pešaci, može se zaključiti da treba napraviti jasnu distinkciju pri utvrđivanju činjeničnog stanja kod veštačenja saobraćajnih nezgoda i utvrditi dali se radi o pešacima ili decom pešacima.

Fotografija 7. Situacija pešaci vs deca pešaci



Prilikom veštačenja treba imati u vidu da pojam „put“ je širi pojam od pojma „kolovoz“, a u konkretnom odnosu „vozilo - deca“ su navedene konkretne obaveze vozača da na delu puta na kome se kreću deca ili su postavljeni saobraćajni znakovi o učešću dece u saobraćaju, vozač je dužan da vozi sa naročitom oprežnošću i sa takvom brzinom šta će omogućiti da zaustavi vozilo u slučaju potrebe. Kada se misli na put treba imati u vidu da „put“ je saobraćajni objekat na kojem se odvija saobraćaj, a javni put obuhvata donji i gornji stoj puta, objekti na putu, trotoari, pešačke i biciklističke staze, uređaji za odvodnjavanje, putni pojas, vazdušni prostor, priključne puteve javnog puta u širini putnog pojasa javnog puta, saobraćajni znaci i signalizacija, oprema na putu, druga oprema i uređaji za osvetljavanje javnog puta, zaštita okoline, brojanje i praćenje saobraćajnih tokova i sl., površine na koje su izgrađene putarske kuće, naplatne stanice i drugi objekti za potrebe održavanje puta, kao i pešačka i razdelna ostrova i zelenilo, i saobraćajne površine van kolovoza kako što su mesta za odmor, parkirališta i autobuska stajališta, a pojam „kolovoz“ je deo puta namenjen prvenstveno za saobraćaj vozila, sa jednom ili više saobraćajnih traka.

U kontekstu prethodnog, može se zaključiti da vozač ima obaveze i kada deca su na putu, a ne samo na kolovozu.

3. DEROGACIJA

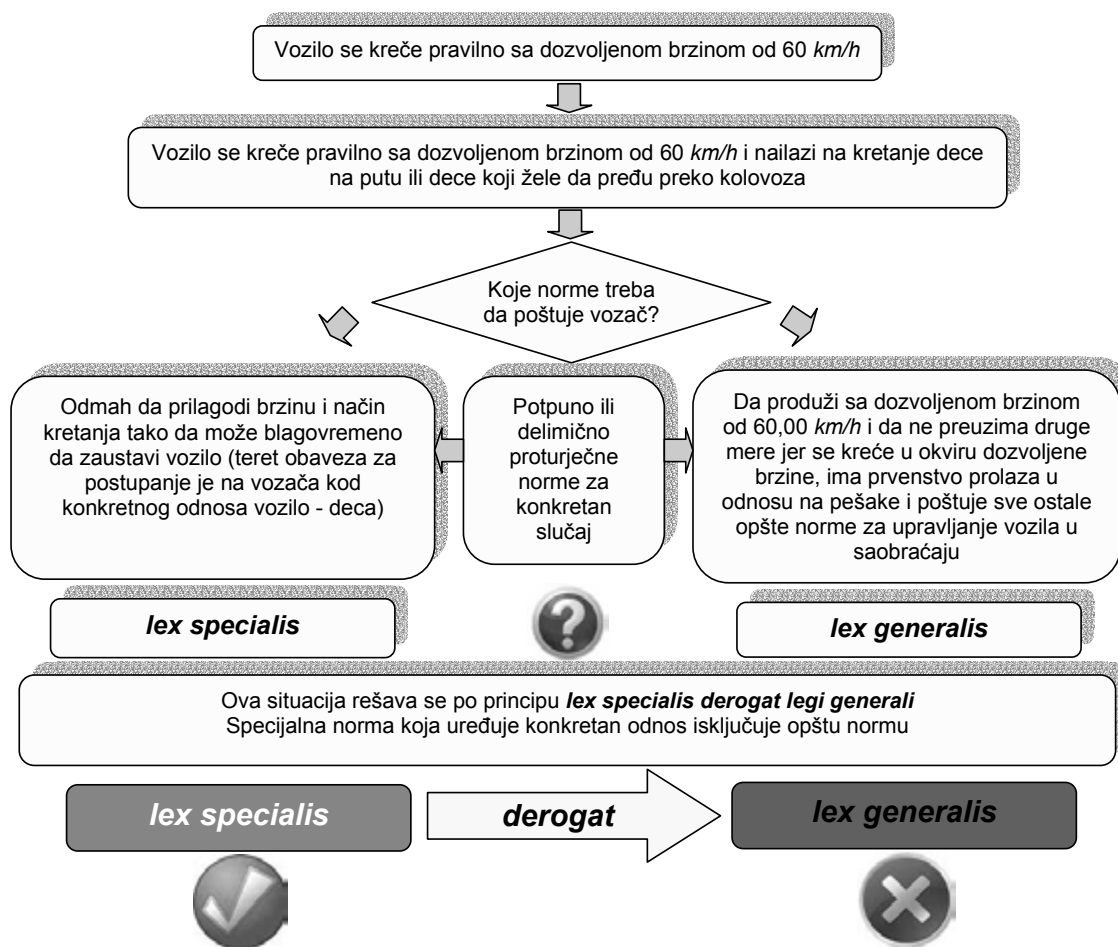
Kod definisanja propusta učesnika u saobraćajnoj nezgodi kod utvrđivanja činjeničnog stanja u veštačenjima se prave propusti veštaka tako što pri izradu nalaza i mišljenja stavljaju se na teret dece norme koje važe za odrasle pešake, pri tom zaobilazeći ili minimizirajući norme koje važe u slučaju kada vozač naiđe na delu puta po kom se kreću deca ili su postavljeni saobraćajni znakovi za učešće dece u saobraćaju. Ovde treba imati u vidu da u zavisnosti od konkretne situacije ne mogu paralelno važiti više normi jer takva situacija stvara zabludu i pravnu nesigurnost kako vozač i ostali učesnici u saobraćaju treba da postupaju u određenoj situaciji.

U ovom kontekstu, u određenim slučajevima moguće je da određene norme izgube svoje značenje (tzv. derogacija). Postoje tri situacije:

- Niže norme da budi formalno i materijalno utemeljene na višim normama. Odnos između viših i nižih normi koje proturječe rešava se pomoću kriterijuma hijerarhije na način da se primenjuje viša norma po principu **lex superior derogat inferiori**.
- Za slučaj da ranija norma proturječi kasnijoj normi iste snage rešava se po pravilu **lex posterior derogat legi priori** (kasnija norma ukida raniju).
- Za slučaj da specijalna norma koja uređuje samo jednu podvrstu nekog odnosa proturječi opštoj normi koja uređuje čitav odnos rešava se po pravilu **lex speci-**

alis derogat legi generali (specijalna norma isključuje primenu opšte norme). Ovo znači da norma koja je izuzetak od opštog pravila „ukida“ važenje opštog pravila kada je u pitanju konkretni izuzetak. Reč „ukida“ ovde ima uži smisao nego kada se kaže da „kasnija norma ukida raniju“ jer po principu kada „kasnija norma ukida raniju“ onda kasnija norma ukida važenje ranije norme. Kada se radi o principu da specijalna norma ukida opštu normu, specijalna norma ne ukida važenje opšte norme. U ovom slučaju opšta norma važi i dalje, osim za slučaj, za izuzetak, koji se reguliše posebnom normom.

U vezi preblematike tretirana u ovom radu, u produžetku je prikazan hipotetički primer kako bi čitaocima ovog rada bilo jasnije na šta se ista odnosi.



Shema 1. Odrasli pešaci vs pešaci deca - lex specialis derogat legi generali.

Vozač se kreće putem prvenstva prolaza za dozvoljenom brzinom od 60 km/h. Isti, u situaciji kada se ponaša pravilno u skladu sa normama, zakonima, pravilima,... koja što važe nema razloga da očekuje od ostalih učesnika u saobraćaju da će se ponašati nepravilno. Po pređeni put „x“ vozač nailazi na deo puta po kojem se kreću deca. U tom trenutku, iako je dozvoljena brzina 60 km/h, a vozač se kreće u okviru dozvoljene brzine, u saglasnosti sa normama, zakonima, pravilima,... koja što važe, vozač nailazi na situaciju u kojoj je zakonski posebno uređen odnos vozilo – deca, pa takva konkretna situacija obavezuje vozača da vozi sa naročitom oprežnošću i sa takvom brzinom što će omogućiti da zaustavi vozilo u slučaju potrebe. Ovde nije specificirana kolika je ta brzina jer u zakonu nije moguće da se specificira svaka konkretna situacija i svaka konkretna okolnost, ali zakon obavezuje vozača da način kretanja bude realiziran na način šta će omogućiti da zaustavi vozilo u slučaju potrebe. To je situacija u kojoj vozač ima razloga da očekuje nepredvidljivo ponašanje dece, a sa samim tim ima i zakonsku obavezu da

se prilagodi prema takvim konkretnim okolnostima. U situaciji kada ne postoje saobraćajni znakovi za učestvo dece u saobraćaju, a vozač nije imao objektivne tehničke mogućnosti da vidi kretanje dece u saobraćaju jer je opasnost nastala neočekivano (vozač se ponašao u skladu sa pravilima koja što važe) u takvom slučaju na strani vozača ne bi imalo propusta uzročno-posledično vezani za nastanak saobraćajne nezgode ili iste bi bili svedeni na minimum u zavisnosti od svake konkretne analize i konkretnih okolnosti što se treba utvrditi veštačenjem. Ovde se mora imati u vidu da u situaciji kada postoji posebno uređen odnos vozilo – deca može se zaključiti da u praksi, kod realizacije ovakve situacije teret obaveza za postupanje (preuzimanje zaštitnih mera) je isključivo na vozača.

Naravno, svakom konkretnom analizom mogu se utvrditi propusti i na strani roditelja-staratelja dece, ali treba se imati u vidu da zakonske odredbe u ovakvim konkretnim okolnostima ne daju za pravo vozaču da se ponaša bezobzirno samo zbog činjenice da su u tom trenutku roditelji ostavili dete bez nadzora, a u skladu sa zakonom vozač je imao razloga da očekuje uslovno nepravilno ponašanje dece i imao obaveze da se prilagodi. Imajući u vidu načelo ***lex specialis derogat legi generali*** može se zaključiti da kod konkretnih okolnosti norma gde je posebno uređen odnos vozilo - deca isključuje ostale opšte norme koje važe kada na putu vozač ne može da vidi kretanje dece. U produžetku je prikazana shema od koje može da se vidi način na koji specijalna norma kada je u pitanju konkretan odnos vozilo – deca derogira (isključuje) ostale opšte norme koje su važile do trenutka kada vozač naišao na delu puta po kojem se kreću deca. U ovom slučaju opšte norme važe i dalje, osim za slučaj, za izuzetak, koji se reguliše posebnom normom, odnosno sve dok vozač ne prođe potencijalnu opasnost gde više nema razloga da očekuje opasnu situaciju.

4. DEFINISANJE PROPUSTA UČESNIKA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA SA DECOM PEŠACIMA

Imajući u vidu prethodno izneseno u ovom radu, kod definisanja propusta učesnika saobraćajnih nezgoda sa decom pešacima mora se pravilno utvrditi koje su norme važile neposredno pre i u trenutku nastanka saobraćajne nezgode.

Treba imati u vidu da za konkretan odnos vozilo – deca pešaci ne mogu važiti paralelno norme koje međusobno proturječe jer u takvom slučaju javila bi se zabuna i pravna nesigurnost kako pri odvijanju saobraćaja, tako i kod definisanja propusta učesnika saobraćajnih nezgoda pri izradu veštačenja jer je nemoguće pravilno postupati i pri tome pravilno definisati propuste ako opšte norme isključuju posebne (specijalne) norme koje uređuju konkretan odnos ili ako iste važe paralelno.

Od posebnog značaja kod izradu veštačenja je utvrditi dali i kada je vozač mogao da uoči kretanje dece i dali je dete u saobraćaju učestvovalo samostalno ili sa pratnjom odrasle osobe i šta je vozač preduzeo kod takve konkretne situacije.

Ako se analizom utvrdi da je vozač imao mogućnosti da uoči dete i pri tom se nije blagovremeno prilagodio prema takvim konkretnim okolnostima kako bi mogao da se blagovremeno zaustavi u slučaju potrebe i još pri tom imao tehničke mogućnosti za izbegavanje saobraćajne nezgode, u takvom slučaju kod vozača bi imalo propusta uzročno vezanih za nastanak nezgode. U zavisnosti od konkretne situacije mogli bi se utvrditi i propusti roditelja ili staratelja dece kao doprinos nastanku saobraćajne nezgode.

Ukoliko ne postoje saobraćajni znakovi za učestvo dece u saobraćaju, a vozač nije imao objektivne mogućnosti da vidi ili predvidi kretanje dece u saobraćaju jer je opasnost nastala neočekivano (vozač se ponašao u skladu sa pravilima koja što važe) u takvom slučaju na strani vozača ne bi imalo propusta za nastanak saobraćajne nezgode ili iste bi bili svedeni na minimum kao doprinos u zavisnosti od svake konkretne situacije i analize konkretnih okolnosti.

5. ZAKLJUČAK

Saobraćajne nezgode u kojih učestvuju deca nisu tako retke. U praksi, prilikom izrade saobraćajno-tehničkih veštačenja postoje primeri kada pri definisanju uzroka i propusta učesnika u saobraćajnih nezgoda sa strane veštaka, deca su tretirana kao da se radi o odraslim pešacima, a sa samim tim u ovakvim situacijama propusti učesnika su nepravilno determinirani što može uticati na sudsku odluku kao i stepen odgovornosti. U praksi postoje primeri gde veštaci primenjuju norme koje važe za odrasle pešake što utiče da se pogrešno utvrdi činjenično stanje, a sa samim tim i odgovornost učesnika u nezgodi.

Deca predstavljaju zaštićenu kategoriju u saobraćaju pa zakonodavac je posebnim odredbama zaštitio decu jer odrasli pešak je svakako dužan da se pravilno ponaša u saobraćaju, ali stepen pažnje koji se zahteva od odraslih, ne bi se mogao tražiti od dece što treba imati u vidu pri upravljanju vozilom, kao i pri izradu veštačenja.

Postoje više normi koje treba da poštuju pešaci, vozači prema pešacima, kao i posebne obaveze prema decom pešacima. Kod analize saobraćajnih nezgoda od velikog značaja je pravilno utvrditi činjenično stanje dali se radi o odraslim pešacima ili decom pešacima. Zatim važno je utvrditi dali je vozač imao mogućnosti da uoči dete i dali je imao mogućnosti da se prilagodi prema takvim okolnostima ili je opasna situacija nastala iznenadno na način koji vozač nije mogao da vidi, očekuje ili predvidi.

Od posebnog značaja je utvrditi koje norme su važile neposredno pre i u trenutku nastanka saobraćajne nezgode. Ukoliko je utvrđeno da se radilo o deci, a vozač je imao mogućnosti da uoči dete i da se prilagodi prema takvim konkretnim okolnostima, onda veštak treba imati u vidu da pri determiniranju propusta učesnika u saobraćajnoj nezgodi važe posebne norme u kojima je posebno (specijalno) uređen odnos vozilo – deca pešaci. U ovakvom slučaju primenilo bi se načelo *lex specialis derogat legi generali*. Prema ovom načelu norma gde je posebno uređen odnos vozilo - deca isključuje ostale opšte norme koje što važe kada na putu nema prisustvo dece odnosno kada se radi o odraslim pešacima. Ovo znači da norma koja je izuzetak od opštog pravila „ukida“ važenje opštog pravila kada je u pitanju konkretni izuzetak što treba imati u vidu kod izrade veštačenja. Svakako u zavisnosti od konkretne situacije i analize (svaka saobraćajna nezgoda je slučaj za sebe) i u svakom posebnom slučaju mora se utvrditi dali postoji i ako postoji koliki je stepen odgovornosti vozača i roditelja ili staratelja dece.

6. LITERATURA

- [1] Klajn, L.: „Krivična odgovornost za saobraćajne nesreće na drumovima“, Savremena administracija, Beograd, 1967;
- [2] Pešić, Da., Pešić Du., Božović, M.: „Vremensko-prostorna analiza saobraćajnih nezgoda tipa vozilo pešak, specifični slučajevi nezgoda sa starim licima i decom“, VIII Simpozijum „Sudar vozila i pešaka“, TSG Srbija, Vrnjačka Banja, 2009;
- [3] Stefanovski, P.: Veštačenja saobraćajnih nezgoda za potrebe sudova u Republici Makedoniji;
- [4] Joševski, Z.: Veštačenja saobraćajnih nezgoda za potrebe sudova u Republici Makedoniji;
- [5] Harašić, Ž.: „Zakonitost kao pravno načelo i pravni argument“, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47, 3-2010, p. 745-767
- [6] Закон за безбедност во патниот сообраќај на Република Македонија;
- [7] Закон за јавни патишта на Република Македонија.