

VEŠTAČENJE I IDENTIFIKOVANJE PROPUSTA UČESNIKA U SAOBRAĆAJNOJ NEZGODI

EXPERTISE AND IDENTIFICATION OF ROAD USERS OMISSIONS IN TRAFFIC ACCIDENTS

Budiša Kostić¹; Tijana Ivanišević²

XII Simpozijum
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: U radu je prikazana identifikacija suštine procesnih radnji saobraćajno – tehničkog veštačenja, prevashodno razgraničenjem "saobraćajnog", od "pravnog" sadržaja sistematskog pristupa procesnoj aktivnosti veštačenja sa prevashodnim ciljem utvrđivanja propusta učesnika u saobraćajnoj nezgodi koja se analizira i da se ukaže na moguće modele njihove korelacije.

KLJUČNE REČI: SAOBRAĆAJNA NEZGODA,
VEŠTAČENJE, PROPUSTI

Abstract: In this paper identification of the essence of process procedures steps in traffic and technical expertise, primarily by delimitation of „traffic-engineering“, from „law“ content of systematic approach of process activity in expertise with the aim to determine road users omissions in traffic accidents which is being analyzed and to indicate at possible models of their correlation.

KEY WORDS: TRAFFIC (ROAD) ACCIDENTS,
EXPERTISE, OMISSIONS

¹ Forum za bezbednost saobraćaja, Bela Crkva, frembs@gmail.com

² Saobraćajni fakultet, tijana.ivanisevic@mail.com

1. UVOD

Važnu pomoć u istraživanju mehanizma nastanka saobraćajne nezgode pružaju saobraćajno-tehnička veštačenja (ekspertize), budući da zaključci veštaka doprinose određivanju stvarnih uzroka, drugih okolnosti i faktora nastanka saobraćajne nezgode. Sve to ide u prilog pribavljanju odgovora na osnovna pitanja koja stoje pred istragom: da li je propust za nastanak nezgode "visa sila" ili se događaj zbio zbog nepravilnog postupanja vozača koji je prekršio zahteve bezbednosti saobraćaja. Veštačenja (ekspertize) povodom saobraćajnih nezgoda spadaju u red najbrojnijih veštačenja u prekršajnom i krivičnom postupku. Imajući u vidu da je veštačenje procesna radnja koja se određuje kada za utvrđivanje ili ocenu neke važne činjenice treba pribaviti Nalaz i mišljenje od lica koje raspolaže potrebnim stručnim znanjem i veštinom, ono se prihvata kao dokazno sredstvo u parničnom, prekršajnom i krivičnom postupku. Zadatak veštaka bi bio da na bazi analize činjenica, saobraćajne situacije i ukupnih okolnosti vezanih za saobraćajnu nezgodu, utvrdi saobraćajno – tehnička obeležja te nezgode i objasni njen nastanak, uzroke i druge uticajne faktore kao i doprinos svih učesnika u njenom nastajanju.

Jedan od osnovnih problema i predmeta razmatranja u postupku veštačenja jeste standardizacija metoda za izradu saobraćajno-tehničkog veštačenja.

Proces izrade Nalaza i mišljenja veštaka, a na osnovu prethodnog proučavanja i analize relevantnih činjenica predmeta veštačenja, koji se često bazira na neadekvatno formulisanom zadatku, u naredbi suda karakteriše se pored ostalog:

- različitim „metodskim pristupima” veštaka pri realizaciji istih zadataka;
- nedovoljno jasna i konkretna prezentacija utvrđenih činjenica – saobraćajno tehničkih obeležja i njihove uzročno – posledične veze u Nalazu i mišljenju;
- različito interpretiranje utvrđenih činjenica na osnovu istih ulaznih podataka i drugi niz procesualnih i faktičkih problema i neusaglašenosti u procesu veštačenja, od dobijanja zadatka do izrade pismenog Nalaza i mišljenja veštaka, odnosno davanja njegovog iskaza iz podnetog Nalaza i mišljenja veštaka o predmetnoj nezgodi.

2. PRIRODA SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKOG VEŠTAČENJA

Veštačenje saobraćajne nezgode (ekspertiza) predstavlja stručni dokaz i ako neki teoretičari smatraju da spada među ostale dokaze. Kao pouzdan kriterijum uzima se

primena naučnog i stručnog znanja na činjenično stanje radi davanja odgovora na pitanja suda.

Zaključak veštaka o analizi saobraćajne nezgode može da predstavlja neposredan ali i posredan dokaz. Zaključak saobraćajno-tehničkog veštaka jeste samostalan, originalan, neposredan ili posredan dokaz, stvoren od veštaka kao osobe koja raspolaže posebnim naučnim ili stručnim znanjem i iskustvom i koja, rešavajući postavljena pitanja, izlaže rezultate ispitivanja činjeničnog materijala koje je izvršio primenom naučnih metoda i metodskih postupaka za njihovu primenu. Još uvek postoji dilema: da li je veštak pomagač suda ili dokazno sredstvo. Međutim zakonodavac sasvim jasno određuje da je veštak (ekspert) dokazno sredstvo, a ne pomagač suda. On nije organ prekršajnog, parničnog i krivičnog postupka, nego samo jedan element u sistemu dokaznih sredstava. Sve veća vrednost saobraćajno - tehničkog veštačenja (ekspertiza) ne umanjuje vrednost drugih dokaza kao što je uviđaj i iskaz svedoka.

Veštačenje povećava mogućnost suda da se u prekršajnom, parničnom i krivičnom postupku pridržava jedinstva svih dokaza.

3. KVANTIFIKACIJA I KVALIFIKACIJA PROPUSTA KOD SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Analiza saobraćajne nezgode je analiza okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda i analiza okolnosti pod kojima se nezgoda mogla izbeći. Saobraćajne nezgode analizira i o njima odlučuje sud, odnosno sudija za prekršaje, parnicu ili krivicu. Međutim sudija nije prisustvovao saobraćajnoj nezgodi i ne može na osnovu svojih neposrednih opažanja doneti stav o nezgodi. Oni koji su videli nezgodu nisu stručni, niti su objektivni. Sudija ne bi trebalo da samo na osnovu njihovih izjava donosi stav (sud) o saobraćajnoj nezgodi. Dakle, sud nema direktnih, pouzdanih saznanja o saobraćajnoj nezgodi.

Posle svake saobraćajne nezgode nastaju materijalni dokazi – tragovi saobraćajne nezgode. Ove posledice (tragovi) su u direktnoj vezi sa uslovima i okolnostima pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda. Stručnjaci različitih profila (stručna lica i sudski veštaci), poznajući zakonitosti nastanka pojedinih tragova, na osnovu svojih stručnih znanja i veština, najčešće mogu precizno i pouzdano odrediti okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda. Pri tome su posebno važni kriminalističko - tehnički i saobraćajno – tehnički aspekt znanja u uzročno – posledičnim vezama nastajanja tragova. Prvi aspekt (kriminalističko – tehnički) odnosi se na pitanje KO? (*ko je učestvovao u nezgodi*) ili ŠTA? (*šta se dogodilo: saobraćajna nezgoda, ubistvo koje se želi prikriti nezgodom ili neko drugo delo*). Drugi aspekt (saobraćajno – tehnički) odnosi se na pitanje KAKO? (*kako se dogodila saobraćajna nezgoda?*).

Dakle analiza saobraćajne nezgode svodi se na analizu njenih posledica. Sudski veštaci (na osnovu svojih stručnih znanja i veština) prvenstveno analiziraju posledice nezgode i tako pomažu sudu u posrednom saznanju svih ili nekih okolnosti pod kojima se dogodila saobraćajna nezgoda.

Imajući u vidu da sudski veštaci ne prisustvuju uviđaju saobraćajnih nezgoda, a što je praksa u ostalim razvijenim zemljama Sveta, oni o posledicama saobraćajne nezgode saznaju posredno, na osnovu analize sudskih spisa, a posebno uviđajne dokumentacije. Zato je na uviđajnoj ekipi velika odgovornost u smislu stručnog i sveobuhvatnog fiksiranja zatečenog stanja, a posebno važnih tragova i okolnosti u kojima se dogodila saobraćajna nezgoda. Uviđajna dokumentacija limitira i mogućnosti veštaka da precizno i pouzdano odredi sve važne činjenice u vezi saobraćajne nezgode, odnosno definiše samu dinamiku saobraćajne nezgode. Osnovna uloga saobraćajno – tehničkih veštaka odnosi se na stručno tumačenje i analizu tragova (posledica) saobraćajne nezgode, otkrivanje zakonitosti njihovog nastanka i pouzdano utvrđivanje važnih okolnosti nastanka nezgode, uz obavezno iznošenje svog stručnog mišljenja.

4. METOD VEŠTAČENJA I IZNOŠENJE NALAZA I MIŠLJENJA

Značajno je, u svakom veštačenju, primenjivati određeni metod, zasnovan na naučnim principima. Dosledno poštovanje metoda trebalo bi da garantuje sudu da su Nalaz i mišljenje veštaka zasnovani na naučnim i stručnim principima. Naučni metod obezbeđuje optimalan put do rezultata, omogućava sveobuhvatnost analize i stvara kvalitetnu osnovu za svaku dalju analizu konkretne saobraćajne nezgode (od strane suda, stručnjaka različitih profila, ali i od strane veštaka istog profila). Sa druge strane, sistematsko iznošenje stavova u Nalazu i mišljenju veštaka trebalo bi da stvori i kvalitetnu bazu podataka za značajne naučne i stručne analize i istraživanja saobraćajnih nezgoda

Danas postoje različiti modeli i metode prezentovanja Nalaza i mišljenja veštaka.

5. KVANTIFIKACIJA PROPUSTA UČESNIKA U SAOBRAĆAJU

Mada se u svakom konkretnom slučaju mogu pojaviti različiti propusti koji izazivaju ili doprinose nastanku nezgode i njenih posledica, svi propusti učesnika u saobraćajnim nezgodama mogu se podeliti u tri grupe:

- a) propusti koji su u vezi sa stvaranjem opasne situacije,
- b) propusti koji su u vezi sa pretvaranjem opasne situacije u saobraćajnu nezgodu (propusti koji su u vezi sa mogućnošću izbegavanja saobraćajne nezgode) i

v) propusti koji su u vezi sa veličinom (težinom) posledica saobraćajne nezgode.

Nezavisno od toga kojoj grupi pripadaju, propusti mogu biti propusti činjenja (Pešak je stupio na kolovoz, vozač je vozio neprilagođenom brzinom, vozač je zaustavio, ostavio vozilo na kolovozu i udaljio se od vozila, preduzeće za puteve je ostavilo gomilu šljunka na kolovozu itd.) i propusti nečinjenja (vozač nije reagovao kočenjem, pešak nije osmotrio saobraćaj vozila pre stupanja na kolovoz, preduzeće za puteve nije očistilo put, dispečer u preduzeću za prevoz se nije uverio da su vozač i vozilo propisno pripremljeni za učešće u javnom saobraćaju i td.). Obe vrste propusta (radnja činjenja i radnja nečinjenja) mogu se naći u svakoj od nabrojane tri grupe, tj. mogu biti u vezi sa stvaranjem opasne situacije (vozač je zaustavio vozilo na kolovozu ili vozač nije označio zaustavljeno vozilo), sa mogućnošću izbegavanja nezgode (vozač je vozio velikom brzinom ili nije reagovao kočenjem) i sa težinom posledica (nestručno ukazana pomoć ili neukazivanje pomoći).

6. IDENTIFIKACIJA PROPUSTA KOJI SU U VEZI SA STVARANJEM OPASNE SITUACIJE

Pod opasnom situacijom se podrazumeva saobraćajna situacija koja zahteva reagovanje bar jednog učesnika, u cilju izbegavanja nezgode. Identifikacija i precizno definisanje propusta koji su u vezi sa stvaranjem opasne situacije od presudnog je značaja za dalji rad suda. Naime, saobraćaj se odvija u određenim uslovima i po određenim saobraćajnim pravilima i načelima. Polazi se od toga da je osnovno načelo – načelo poverenja. Svako odstupanje od očekivanih načina ponašanja i od načela poverenja, koje je doprinelo stvaranju opasne situacije, može se kvalifikovati kao propust koji je povezan sa stvaranjem opasne situacije. Ovde se podrazumeva skup vrlo različitih propusta direktnih i indirektnih učesnika u saobraćajnim nezgodama, a koji su na bilo koji način doprineli stvaranju opasne situacije. Posebnu pažnju bi trebalo posvetiti naglim i iznenadnim (neočekivanim) promenama saobraćajnih uslova koji se nisu mogli (ili se ne može očekivati od konkretnih učesnika) predvideti u datim uslovima. Ove propuste veštak će kvalifikovati kao propuste koji su uzročno povezani sa nastankom saobraćajne nezgode.

Primeru radi, kod saobraćajne nezgode obaranje pešaka na putu, van obeleženog pešačkog prelaza, neoprezno stupanje pešaka na kolovoz može biti propust koji je u vezi sa stvaranjem opasne situacije. Naime *kolovoz je deo površine puta namenjen prvenstveno za saobraćaj vozila*. U tom smislu, pešak je, neoprezno stupajući na kolovoz, narušio načelo poverenja i poremetio odnose u saobraćaju. Ovo je posebno izraženo, ukoliko, u konkretnom slučaju, vozač nije imao razloga da ovakvo ponašanje pešaka očekuje ili predvidi.

7. IDENTIFIKACIJA PROPUSTA KOJI SU U VEZI SA MOGUĆNOŠĆU IZBEGAVANJA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Nezavisno od toga ko je i kako stvorio opasnu situaciju, svi učesnici u saobraćaju su dužni da preduzimaju mere u cilju izbegavanja saobraćajne nezgode. Zato će u Nalazu i mišljenju veštaka biti posebno izloženi propusti koji su u vezi sa mogućnošću izbegavanja nezgode. Veštak bi trebalo da stručno analizira mogućnosti izbegavanja nezgode, na način koji se, u datim uslovima može očekivati od učesnika u nezgodi.

Pri tome se mogu identifikovati različiti propusti učesnika u saobraćajnoj nezgodi: nije preduzeo nikakve mere, nije preduzeo neku od radnji, preduzeo je pogrešnu radnju, zakasnio je da preduzme neku radnju itd. Ovi propusti su mogli da se dese pre putovanja (nije otklonjena tehnička neispravnost vozila, vozač je konzumirao alkohol, put nije održavan i sl.), na putovanju pre (nagla promena načina kretanja, vožnja neprilagođenom brzinom, nepropuštanje pešaka ili vozila sa prvenstvom prolaza i sl.) ili posle stvaranja (neadekvatno reagovanje, nepravovremeno reagovanje, izostanak reakcije i sl.) opasne situacije.

Međutim, nije korektno analizirati sve tehnički moguće načine izbegavanja saobraćajne nezgode, a nesaopštiti sudu tehnička i druga ograničenja i stručni stav veštaka o tome da li ima smisla od učesnika u saobraćaju očekivati takvo ponašanje. Na primer, nije korektno analizirati mogućnost da pešak brže pretrči kolovoz i izađe iz putanje vozila, nije korektno izneti da bi nezgoda bila izbegnuta ukoliko bi vozilo bilo kočeno usporenjem $10,0 \text{ m/s}^2$ (jer je ovo usporenje tehnički nemoguće ostvariti na putu) nije korektno analizirati da vozač prvo malo koči, a zatim skrene ulevo ili prvo malo skrene, a zatim koči itd. Ukoliko je vozač refleksno reagovao kočenjem, nije korektno analizirati drugačije reagovanje, a ne uvažiti razloge za ovakvo reagovanje. Sud može od veštaka zahtevati da analizira tehničke mogućnosti izbegavanja nezgode i na druge načine. U tom slučaju, veštak bi, osim ove analize, trebalo i da iznese svoj stručni stav o tome da li se od vozača može očekivati takva reakcija, u datim uslovima.

8. IDENTIFIKACIJA PROPUSTA KOJI SU U VEZI SA TEŽINOM POSLEDICA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Svi učesnici u saobraćaju, a posebno učesnici u saobraćajnim nezgodama, dužni su da se ponašaju tako da smanje posledice, eventualnih, saobraćajnih nezgoda. U tom smislu se mogu analizirati propusti učesnika u nezgodi koji su u vezi sa veličinom posledica nezgode.

Brojni su propusti učesnika u saobraćajnim nezgodama koji se mogu dovesti u vezu sa veličinom posledica. Međutim, u praksi su veoma retki slučajevi da veštak može pouzdano da tvrdi da je neki od propusta doprineo da posledice budu veće. Naime, veoma retko veštak može, na osnovu svojih stručnih znanja, pouzdano da tvrdi da neko ne bi poginuo da nije bilo određenih propusta, da bi povrede bile lakše ili bi ukupne materijalne posledice (štete, troškovi i gubici) bile manje. Ovo posebno važi, ako veštaci različitih profila pojedinačno i nezavisno analiziraju nezgodu. Nešto bolji rezultati se postižu zajedničkim multidisciplinarnim analizama (lekara i tehničkih veštaka).

Znatno češće veštak može identifikovati propuste koji bi mogli biti u vezi sa veličinom posledica. U tom slučaju, sud će ceniti da li će ili neće prihvatiti mogućnost da neki propust povećava posledice. Veštak će pomoći sudu tako što će izneti neke poznate stručne stavove i iskustva, koji su u vezi sa ovom analizom. Na primer, velika brzina vozila može doprineti veličini posledica npr. kod obaranja pešaka pri brzini 40 km/h oko 20% pešaka gine, a pri brzinama 60 km/h gine oko 80% .

9. ZAKLJUČAK

Nije svaki propust u vezi sa saobraćajnom nezgodom. Veoma često učesnici u saobraćaju prave različite greške i prekršaje (prekoračenje brzine, skretanje tamo gde je to zabranjeno, vožnja pod uticajem alkohola, upravljanje tehnički neispravnim vozilom itd.), dok su samo izvesni propusti učesnika u saobraćaju i drugih subjekata praćeni saobraćajnim nezgodama. Zato bi trebalo svaki identifikovan propust pojedinačno ceniti i tražiti njegovu vezu sa saobraćajnom nezgodom, odnosno istražiti da li je on u vezi sa mogućnošću izbegavanja nezgode ili sa težinom posledica. Ukoliko se ovakva veza otkrije i dokaže, onda ima smisla propust analizirati u svetlu razmatranja saobraćajne nezgode. U suprotnom, propust bi trebalo analizirati i sankcionisati nezavisno od nezgode.

Pri analizi nezgode, sud može ceniti uticaj više propusta, propusti koji su u vezi sa stvaranjem opasne situacije i nastankom saobraćajne nezgode, propusti koji su u vezi sa težinom posledica i propusti koji su u vezi sa mogućnošću izbegavanja saobraćajne nezgode. Veštaci bi trebalo da objektivno i stručno iznesu svoj stav o svim propustima, a posebno da objasne njihovu eventualnu vezu sa nezgodom. Samo tako se pruža prava pomoć sudu u vrednovanju i ocena pojedinačnih doprinosa nastanku konkretne nezgode i njenih posledica. Od veštaka se nekad očekuje da kvantifikuje pojedine propuste. Danas je prevlađujući stav da je posao suda da analizira sve propuste i konkretne uslove, te da sveobuhvatno ceni veštačenje, ali i druge dokaze i važne elemente. Samo sud može da, na osnovu ove sveobuhvatne analize, kvantifikuje doprinos pojedinih učesnika u saobraćajnoj nezgodi. Međutim, veštak svojim stručnim radom, preciznim Nalazom svih važnih okolnosti, preciznim identifikovanjem svih propusta i davanjem stručnog mišljenja, umnogome doprinosi da konačan stav suda bude ispravan.

Pri tome je posebno važna stručna korektnost veštaka koja se ogleda u preciznoj identifikaciji propusta (koji propust je i kako doprineo stvaranju opasne situacije, koji propust je onemogućio izbegavanje saobraćajne nezgode ili povećao težinu posledica) i u korektnom navođenju što ukazuje na pouzdanost različitih elemenata Nalaza i mišljenja veštaka.

Veštak do svojih stavova dolazi na osnovu: svojih nalaza, saobraćajnih načela, na osnovu stručnih znanja, na osnovu svog mišljenja o predmetnoj saobraćajnoj nezgodi, na osnovu svih raspoloživih elemenata iz Spisa, stručnih znanja i veština i na osnovu trenutnog nivoa razvoja nauke. Na osnovu svega gore navedenog svaki veštak, a na osnovu istog Spisa za predmetnu saobraćajnu nezgodu, trebalo bi da zauzme isti stav. Ukoliko se materijalni elementi iz Spisa dopune ili promene može se promeniti i ovaj stav.

10. LITERATURA

- [1] Vodinec V.: „Saobraćajna kriminalistika“, Savremena administracija, Beograd, 1986.
- [2] Vujanić M.: “Modeliranje kinetičkih analiza saobraćajnih nezgoda”, Doktorska disertacija, FPZ, Zagreb, 1985.
- [3] Vujanić M., Grupa autora: “Saobraćajno – tehničko veštačenje”, DD Stari grad, Beograd, 1966.
- [4] Kostić B.: “Analiza i definisanje metoda saobraćajno tehničkog veštačenja, sa posebnim osvrtom na mišljenje I zaključak veštaka” FTN, Novi Sad, 1999.
- [5] Rotim F.: “Elementi sigurnosti cestovnog prometa I – III deo” Zagreb, 1988, 1990 i 1991.