

# НАСТАНАК ОПАСНЕ СИТУАЦИЈЕ ЗБОГ НЕДОСТАТКА (НЕПРАВИЛНОСТИ) САОБРАЋАЈНЕ СИГНАЛИЗАЦИЈЕ

## THE OCCURENCE OF DANGEROUS SITUATION AS A RESULT OF ERRORS IN (LACK OF) TRAFFIC

Милан М. Вујанић<sup>1</sup>; Душко Пешић<sup>2</sup>; Владан Баровић<sup>3</sup>

IX Симпозијум  
"Опасна ситуација и веродостојност  
настанка саобраћајне незгоде (преваре у осигурању)"

**Резиме:** Учесници у саобраћају су дужни да поступају у саобраћају у складу са постављеном саобраћајном сигнализацијом, која важи за све учеснике у саобраћају. Саобраћајна сигнализација мора бити тако пројектована и постављена да свим учесницима у саобраћају преноси једнозначну поруку. Нејасна порука, односно изостанак поруке (одговарајуће саобраћајне сигнализације) може довести учеснике у саобраћају у заблуду. Нејасна порука (изостанак поруке) везане за знакове изричитих наредби и знакове којима се регулише првенство у пролазу (знакови обавештења) може бити узрочно везана за настанак саобраћајне незгоде са смртним последицама. У сврху безбедног функционисања саобраћаја неопходно је ускладити, правилно пројектовати и одржавати саобраћајну сигнализацију на путној мрежи. Погрешна анализа саобраћајне незгоде чији је узрок грешка (изостанак, неисправност) саобраћајне сигнализације утиче и на одлуку Суда (пресуду).

**КЉУЧНЕ РЕЧИ:** САОБРАЋАЈНА НЕЗГОДА, САОБРАЋАЈНА СИГНАЛИЗАЦИЈА, ЗАБЛУДА, СУДСКА ПРЕСУДА

**Abstract:** Traffic participants are required to comply with traffic signalization. Set traffic signalization applies to all road users, and to all road users must pass the same (uniform) message. Unclear message, defined by set traffic signalization (observed by the traffic participants), or the lack of information (the corresponding traffic signalization) may result in road users mistake. Depending on the message, which is unclear (absent), depends also the seriousness of consequences (potential consequences) caused by the decision of the participants. Unclear message (absence of a message) related to the signalization of explicit orders and signalization regulating priority, may be the cause for a traffic accident with death consequences. Therefore it is necessary to reconcile, properly design and maintain traffic signalization on the road network. Wrong traffic accident analysis caused by errors in (lack of) traffic signalization affects the decision of the Court (verdict).

**KEY WORDS:** TRAFFIC ACCIDENT, TRAFFIC SIGNALIZATION, MISTAKE, COURT VERDICT

<sup>1</sup> Traffic Safety Group d.o.o., m.vujanic@tsgserbia.com

<sup>2</sup> Саобраћајни факултет у Београду, Катедра за безбедност саобраћаја и друмска возила, d.pesic@sf.bg.ac.rs

<sup>3</sup> vladan.barovic@gmail.com

## 1. УВОД

Права и обавезе учесника у саобраћају су на територији Р. Србије регулисане ЗоБС-ом и подзаконским актима (правилницима). Сви учесници у саобраћају су дужни да се понашају у складу са обавезама које су дефинисане ЗоБС-ом. Као последица одредби ЗоБС-а и подзаконских аката, учесници у саобраћају су дужни да поступају у складу са хоризонталном, вертикалном и светлосном саобраћајном сигнализацијом коју објективно могу да уоче.

***Путеви морају бити пројектовани, изграђени, реконструисани и одржавани тако да се саобраћај на путу може одвијати несметано и безбедно и морају испуњавати прописане услове (ЗоБС на путевима, члан 156., став 1).*** Учесници у саобраћају немају разлога да доводе у питање исправност саобраћајне сигнализације коју могу да уоче. На пример, уколико би саобраћајни знак био заклоњен (крошња дрвета, друго растиње...), тада возач не би био одговоран за настанак саобраћајне незгоде настале као последица не поступања по неуочљивом, а постављеном саобраћајном знаку. Треба нагласити да, уколико би до настанка саобраћајне незгоде дошло као последица заблуде учесника у саобраћају због неисправне саобраћајне сигнализације (нпр. неправилно постављен саобраћајни знак), тада би одговорност за настанак незгоде била на страни одговорног лица и организације задужене за постављање и одржавање саобраћајне сигнализације.

Учесници у саобраћају не очекују да је постављена саобраћајна сигнализација неисправна, а дужни су да се понашају у складу са постављеном саобраћајном сигнализацијом коју могу да уоче. Наиме, ситуација у којој учесници у саобраћају не би могли да очекују да је саобраћајна сигнализација прописно постављена и у исправном стању, довела би до појаве опште несигурности учесника у саобраћају.

Подизањем нивоа свести о значају безбедног одвијања саобраћаја дошло је до примене начела поверења, према којем учесници у саобраћају нису дужни да очекују непрописно понашање других учесника у саобраћају, ако се понашају исправно (прописно). Начело узајамног поверења не даје за право учесницима у саобраћају да у екстремној мери користе могућности које им прописи дозвољавају (тзв. ограничено начело узајамног поверења). Ако се возило А нпр. креће путем са првенством пролаза, па возач возила А уочи да са споредног пута наилази возило Б које неће моћи да се заустави, те дође до настанка саобраћајне незгоде јер возач возила А није реаговао кочењем, тада и на страни возача возила А стоје пропусти узрочно везани за настанак овакве незгоде.

Грешка пута се такође појављује као узрок настанка саобраћајних незгода. У случају саобраћајне незгоде настале као последица гре-

шке пута, одговорност или допринос настанку саобраћајне незгоде може бити на страни управљача пута али евентуално и на страни надлежне ОУП-а. Управљач пута има обавезу да прати стање пута и отклони без одлагања небезбедне околности.

Уз претходне чињенице треба имати у виду да погрешна анализа саобраћајних незгода и погрешно опредељени пропусти учесника саобраћајних незгода утичу и на ефикасност и квалитет судске пресуде, односно на ефикасност и квалитет утврђене одговорности, тј. да Налаз и мишљење вештака представљају једно од најважнијих доказа које Суд користи у сврху доношења судске пресуде.

## 2. ПРВЕНСТВО ПРОЛАЗА

Учесници у саобраћају дужни су да поступају у складу са правилима саобраћаја, при чему је јасно дефинисана хијерархија поступања учесника у саобраћају, имајући у виду четири правила.

Најниже на тој лествици налазе се правила саобраћаја (правило десне стране, ограничење брзине на путу у насељу на 50 km/h итд.) по којима учесници у саобраћају морају поступати, осим у случају када је саобраћајним знаковима поступање другачије регулисано (првенство пролаза итд.).

Према ЗоБС-у у случају несагласности саобраћајног знака и ознака на коловозу, предност се даје "вертикалној сигнализацији", односно учесници у саобраћају су дужни да поступају у складу са саобраћајним знаком.

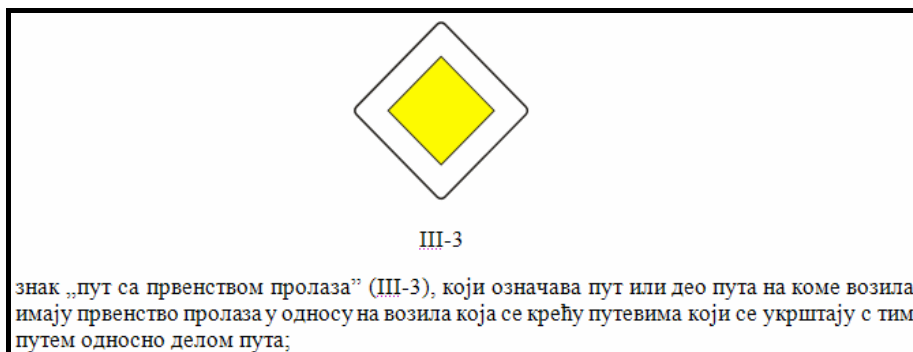
Светлосни саобраћајни знакови представљају приоритет при поступању учесника у саобраћају у случају када постоји несагласност са постављеним саобраћајним знаковима. На пример, возач који се креће путем са првенством пролаза (дефинисано саобраћајним знаком), дужан је да на семафоризованој раскрсници, за време трајања црвеног сигналног појма за његов правац кретања, пропусти сва возила која се крећу "споредним путем".

Према хијерархији правила понашања у саобраћају, на врху се налази знак, односно наредба полицијског службеника, по којој учесници у саобраћају морају поступити, независно од свих осталих правила поступања у саобраћају.

На раскрсници коју чине пут са асфалтираним коловозним застором и земљани пут, возач који прилази раскрсници крећући се земљаним путем дужан је да пропусти сва возила која се крећу путем са првенством пролаза (пут са асфалтираним коловозним застором).

## 2.1. Означавање почетка пута са првенством пролаза

Пружање пута са првенством пролаза се означава саобраћајним знаком III-3 ("пут са првенством пролаза"), који спада у групу знакова обавештења и поставља се испред раскрснице. Значење саобраћајног знака III-3 не престаје након прве раскрснице.



Слика бр. 1 – Приказ дела правилника о саобраћајној сигнализацији



Слика бр. 2 – Приказ дела правилника о саобраћајној сигнализацији

Пружање пута са првенством пролаза се дефинише и постављањем саобраћајног знака II-1 ("укрштање са путем са првенством пролаза") на "споредном путу" и то на прилазу раскрсници са путем са првенством пролаза.

На овај начин је учесницима у саобраћају који прођу поред знака II-1 и укључе се на пут са првенством пролаза саопштено да су се укључили на пут са првенством пролаза.

## 2.2. Означавање завршетка пута са првенством пролаза

Знак III-3 спада у групу знакова обавештења и најчешће се поставља испред раскрснице, при чему значење овог знака не престаје након раскрснице.

Потреба за претходним објашњењем је узрокована уоченом честом заблудом возача, до које смо дошли на основу интервјуа полазника курсева за возаче, менаџере, судије, вештаке саобраћајно-техничке струке и сл.

знак III-3 (пут са првенством пролаза) поставља се, по правилу, на главним саобраћајницама у насељу и на прилазу насељу, и то испред раскрснице;

Слика бр. 3 – Приказ дела правилника о саобраћајној сигнализацији

Претходно наведена заблуда је настала као последица класификације саобраћајног знака III-3 у групу знакова изричитих наредби.

Знакови изричитих наредби морају се поново поставити после сваке раскрснице са другим путем на путу на коме је такав знак постављен, ако изричита наредба важи и после наведене раскрснице.

Слика бр. 4 – Приказ дела правилника о саобраћајној сигнализацији

Информацију о престанку пружања пута са првенством пролаза је могуће приказати на два начина, и то знаком III-4 ("завршетак пута са првенством пролаза") или знаком II-1 ("укрштање са путем са првенством пролаза").



Слика бр. 5 – Приказ дела правилника о саобраћајној сигнализацији

На путној и уличној мрежи Србије, Црне Горе и Босне и Херцеговине постоје пропусти у погледу постављања саобраћајних знакова којима се означава пут са првенством пролаза. Управљач пута је у обавези да на споредном путу, на прилазу свакој раскрсници, постави саобраћајни знак којим возаче обавештава да наилазе на пут са првенством пролаза. Непостављање одговарајуће саобраћајне сигнализације, представља опасност и возаче доводи у заблуду јер објективно не могу знати да наилазе на пут са првенством пролаза.

### 3. ПРИМЕРИ И ПОСЛЕДИЦЕ НЕПРАВИЛНО ПОСТАВЉЕНЕ (НЕИСПРАВНЕ) СИГНАЛИЗАЦИЈЕ

#### 3.1. Пример бр. 8

У овој саобраћајној незгоди дошло је до судара ЛАДЕ и АСКОНЕ на раскрсници на којој по фотографијама Фотодокументације, није било хоризонталне и вертикалне сигнализације, осим знака "обележен пешачки прелаз", са леве стране после раскрснице, посматрано у смеру кретања АСКОНЕ (види Слику бр. 6).

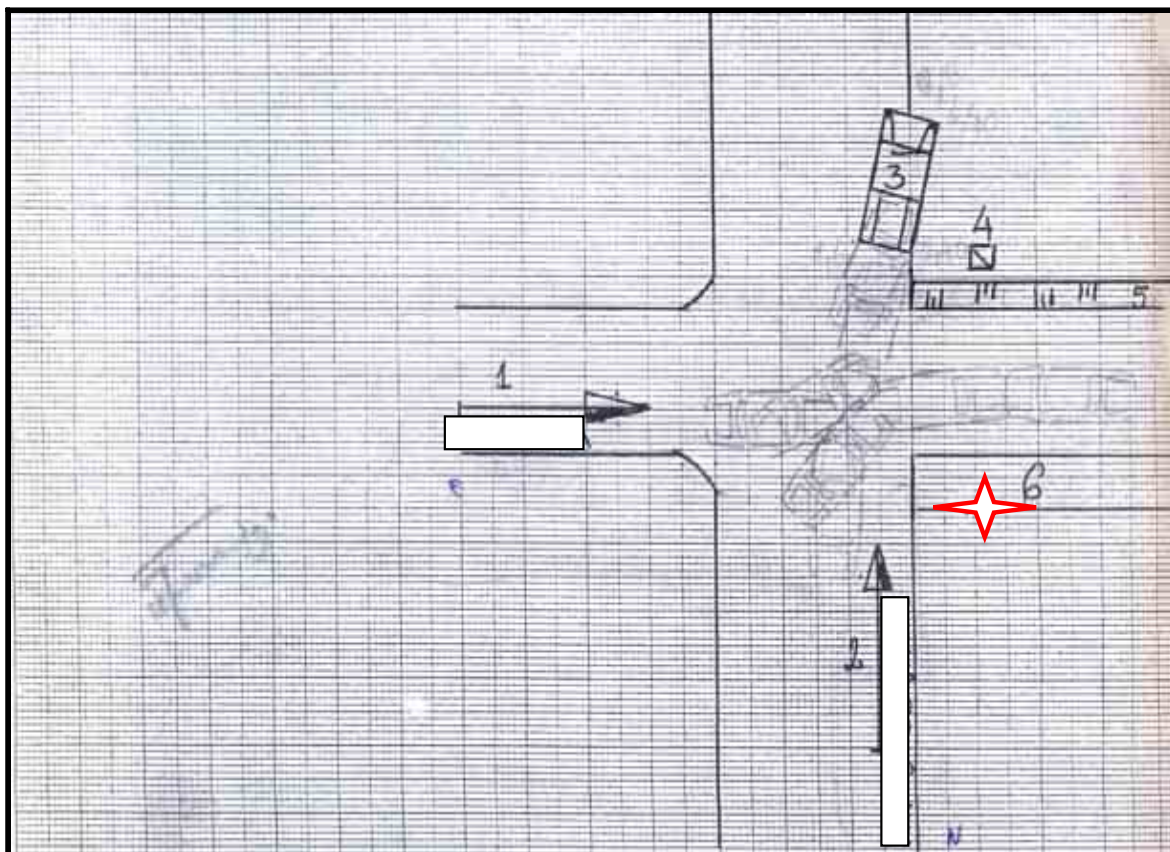


Слика бр. 6

Анализом фотографија Фотодокументације утврђено је да се на прилазу раскрсници (посматрано у смеру кретања ЛАДЕ), на травнатој површини поред десне ивице коловоза, налази стуб саобраћајног знака и табла знака у облику троугла. Табла саобраћајног знака налази се на земљи наслоњена на стуб саобраћајног знака (види Сliku бр. 7).



Слика бр. 7



Слика бр. 8 – Скица лица места

Уколико би затечен саобраћајни знак био саобраћајни знак II-1 ("укрштање са путем са првенством пролаза"), и уколико би био прописно постављен, тада би возач АСКОНЕ имао право првенства у пролазу, а возач ЛАДЕ би био дужан да уступи право првенства у пролазу возачу АСКОНЕ.

Уколико затечени саобраћајни знак не би био саобраћајни знак II-1 ("укрштање са путем са првенством пролаза"), и/или не би био прописно постављен, а возачу АСКОНЕ била дата информација да се креће путем са правом првенства у пролазу, тада возач ЛАДЕ не би имао информације да се АСКОНА креће путем са правом првенства у пролазу, па возач ЛАДЕ не би био дужан да уступи право првенства у пролазу возачу АСКОНЕ. У описаним околностима возач ЛАДЕ би био доведен у "извињавајућу" заблуду о праву првенства, пропустом начињеним од стране управљача пута.

Уколико затечени саобраћајни знак не би био саобраћајни знак II-1 ("укрштање са путем са првенством пролаза"), и/или не би био прописно постављен, а возачу АСКОНЕ претходно не би била дата информација да се креће путем са правом првенства, тада би возач ЛАДЕ имао првенство у односу на возача АСКОНЕ.

Ова саобраћајна незгода је настала као последица неуступања првенства у пролазу возачу АСКОНЕ од стране возача ЛАДЕ, а што је последица непостојања знака којим се регулише првенство у пролазу на раскрсници. Другим речима, возач ЛАДЕ саобраћајном сигнализацијом није био обавештен да наилази на пут са првенством пролаза.

Како је до неуступања првенства у пролазу возачу АСКОНЕ од стране возача ЛАДЕ дошло као последица неправилно (непрописно) регулисане раскрснице то је возач ЛАДЕ био доведен у заблуду о праву првенства, пропустом одговорне организације и појединца задужених за одржавање пута и саобраћајне сигнализације и евентуално надлежног ОУП-а.

### 3.2. Пример бр. 9

Услед неправилно постављеног саобраћајног знака II–1 ("укрштање са путем са првенством пролаза"), на раскрсници је дошло до судара PASSAT-а и МОТОЦИКЛА, при чему је возач МОТОЦИКЛА задобио тешке телесне повреде.

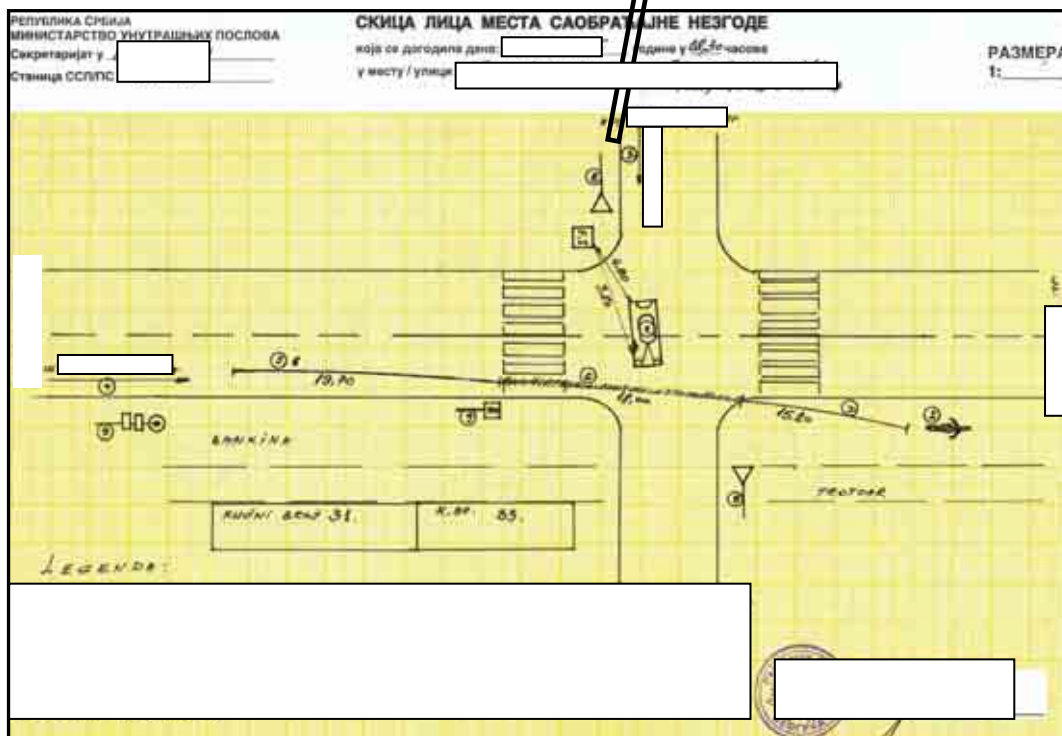
Детаљном анализом фотографија Фотодокументације (види Слику бр. 9), уочено је да саобраћајни знак, који се налази поред десне ивице коловоза, а пре раскрснице (посматрано у смеру кретања PASSAT-а), није саобраћајни знак II–1 "укрштање са путем са првенством пролаза". Наиме, знак II–1 "укрштање са путем са првенством пролаза" или "обрнути троугао" има облик равностраног троугла чија је једна страна постављена хоризонтално са супротним врхом окренутим на ниже, а што овде није био случај.

У Налазу и мишљењу Комисија вештака је навела: "*...Уколико Суд заузме став да је постављени саобраћајни знак, који се налази поред десне ивице коловоза улице xxxxxxxx xxxxx, а пре раскрснице са улицом xxxx xxxxxxxxxxxx (саобраћајни знак поред десне ивице коловоза улице xxxxxxxx xxxxx, а пре раскрснице са улицом xxxx xxxxxxxxxxxx није саобраћајни знак II-1 "укрштање са путем са првенством пролаза". Наиме, знак II-1 "укрштање са путем са првенством пролаза" или "обрнути троугао" има облик равностраног троугла чија је једна страна постављена хоризонтално са супротним врхом окренутим на ниже, а што овде није био случај), могао довести у заблуду возача PASSAT-а, тада би, по нашем мишљењу, на страни предузећа и/или одговорног лица за одржавање сигнализације на овој деоници пута и/или ОУП-а и/или одговорног лица ОУП-а надлежног за ову деоницу пута стајао, такође, пропуст везан за настанак ове незгоде...*".





Слика бр. 9



Слика бр. 10 – Скица лица места

### 3.3. Пример бр. 10

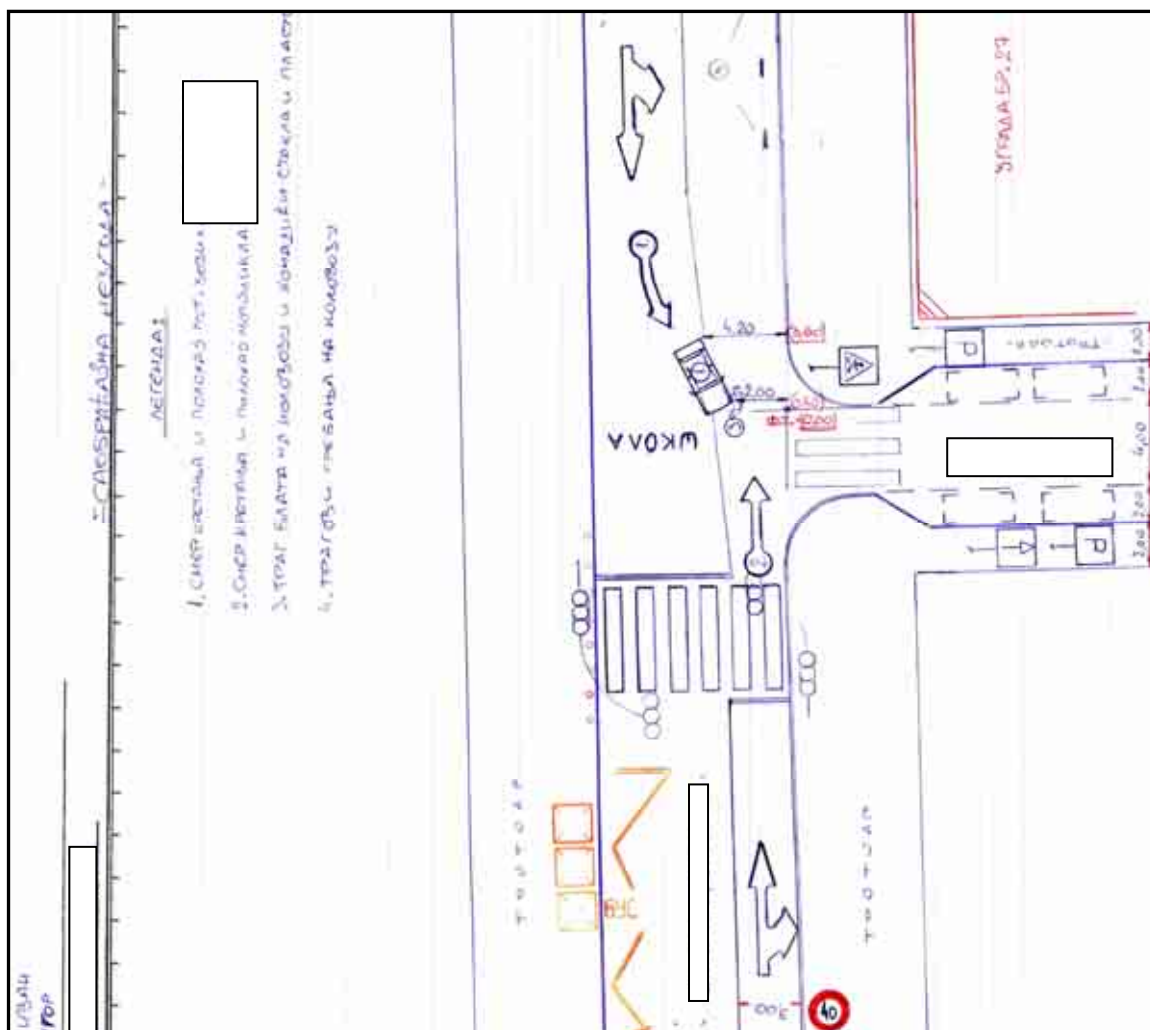
У овој саобраћајној незгоди дошло је до судара предњег точка мотоцикла са предњим левим ћошком путничког аутомобила PEUGEOT, при чему је возач мотоцикла задобио тешке телесне повреде. На основу анализе фотографија Фотодокументације и Скице лица места налазимо да је саобраћајна трака којом се кретао PEUGEOT намењена за смер право и лево, при чему је, у исто време, PEUGEOT-у неискрекиданом линијом забрањено скретање улево (види слике бр. 11, бр. 12 и бр. 13 – приказ дела Скице лица места).



Слика бр. 11



Слика бр. 12



Слика бр. 13 – Приказ дела Скице лица места

Комисија вештака је у мишљењу навела: **"...Уколико Суд заузме став да би саобраћајна сигнализација на месту незгоде могла довести у заблуду возача ПЕУГЕОТ-а, тада би, по нашем мишљењу, пропуст везан за допринос настанку незгоде стајао на страни одговорног предузећа и одговорног лица за одржавање и постављање сигнализације на месту незгоде..."**

### 3.4. Пример бр. 11

Возач МАН-а је прошао поред знака III–3 ("пут са првенством пролаза"), а затим кроз неколико раскрсница на којима су на споредним (бочним) путевима били постављени знакови II–1 ("укрштање са путем са првенством пролаза"). На путу са првенством пролаза (којим је МАН вожен) није на свим местима било знакова о првенству пролаза. Након проласка кроз неколико правилно сигналисаних раскрсница, МАН је дошао до четворокраке раскрснице на којој није било саобраћајних знакова, при чему су сви коловози били од асфалтног коловозног застора.



Слика бр. 14 – Приказ саобраћајног знака III-3

Из улице се у раскрсницу укључило са десне стране (посматрано у смеру кретања МАН-а), испред МАН-а путничко возило (ФИАТ). Дошло је до судара МАН-а и ФИАТ-а, а последице су биле смртне.



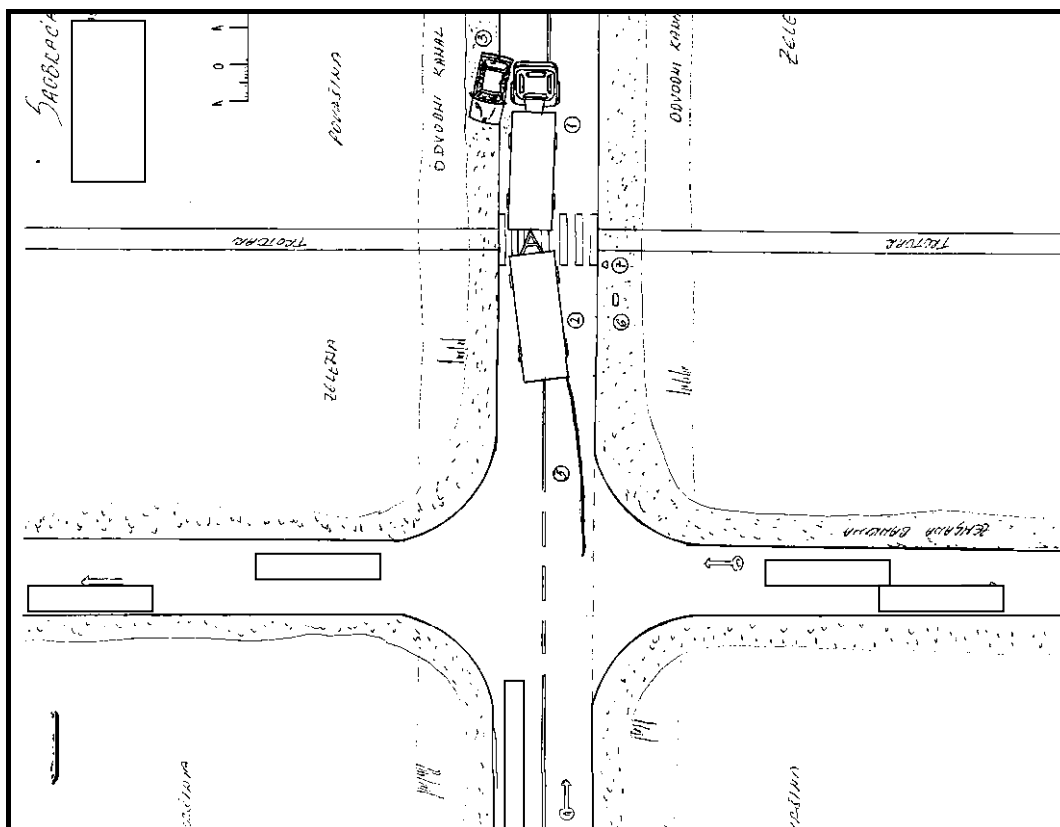
Слика бр. 15 – Приказ зауставних позиција МАН-а и ФИАТ-а

Након завршеног 1-ог саобраћајно-техничког вештачења, на страни возача МАН-а су били пропусти узрочно везани за стварање опасне ситуације и настанак саобраћајне незгоде, јер возач МАН-а није поступио по "правилу десне стране" и пропустио ФИАТ. Наиме, према Налазу и мишљењу 1-ог вештака и одлуци Суда, на раскрсници на којој се догодила ова саобраћајна незгода је у време незгоде "важило правило десне стране".

Пресудом у првостепеном поступку возачу МАН-а је била изречена условна осуда на казну затвора у трајању од 6 месеци, која се неће извршити ако окривљени у року од 2 године по правоснажности ове пресуде не учини ново кривично дело.

У другостепеном поступку је возачу МАН-а изречена осуда на казну затвора у трајању од једне године.

Након прикупљања документације о саобраћајној сигнализацији која је на овој деоници пута постојала у време незгоде, као и детаљне анализе свих материјалних елемената из Списа, нашли смо да се МАН у време незгоде кретао путем са првенством пролаза и није био дужан да пропушта возила која се укључују са "споредних" путева. Односно на страни возача МАН-а није било пропуста везаних за стварање опасне ситуације и настанак саобраћајне незгоде.



Слика бр. 16 – Приказ дела Скице лица места

На страни возача ФИАТ-а такође није било пропуста везаних за стварање опасне ситуације и настанак ове саобраћајне незгоде. Возач ФИАТ-а пре наилаaska на раскрсницу са путем са првенством пролаза није имао саобраћајни знак за наилазак на пут са првенством пролаза. На тој раскрсници у време незгоде није постојала саобраћајна сигнализација која би означавала који од путева је пут са првенством пролаза. Оба коловоза су била од асфалтног коловозног застора, па возач ФИАТ-а није био дужан да уступи првенство у пролазу МАН-у. На овај начин је возач ФИАТ-а био доведен у заблуду јер је МАН долазио ФИАТ-у са десне стране, па би под таквим околностима возач ФИАТ-а имао предност, што објективно није било тачно. Треба истаћи да је у наведеном примеру до довођења у заблуду учесника незгоде дошло пропустом управљача пута односно евентуалним пропустом надлежног ОУП-а.

Управљач пута је био дужан да у "споредној" улици на прилазу раскрсници постави саобраћајни знак II–1, чиме би ова саобраћајна незгода била избегнута.

Надлежан ОУП је био дужан да изда налог управљачу пута да на овој раскрсници постави одговарајућу саобраћајну сигнализацију којом се регулише првенство у пролазу.

Након таквог Налаза и мишљења вештака, Врховни Суд Србије је оборио другостепену пресуду и предмет вратио на поновно суђење.

законитости правноснажне пресуде, а услед знатне сумње у погледу истинитости одлучних чињеница утврђених у правноснажној пресуди, УКИДАЈУ СЕ пресуде

Слика бр. 17 – Приказ дела Пресуде Врховног Суда Србије

#### 4. ЗАКЉУЧАК

Саобраћајна сигнализација мора бити једнозначна и пружати јасну поруку свим учесницима у саобраћају. Несагласност, изостанак и неправилна саобраћајна сигнализација могу довести учеснике у саобраћају у заблуду, па и до саобраћајних незгода са тешким и смртним последицама. Отклањање оваквих ситуација на саобраћајној мрежи би знатно допринело подизању нивоа безбедности саобраћаја, односно смањењу вероватноће настанка саобраћајне незгоде.

Грешка у анализи саобраћајне сигнализације која се налазила на деоници пута (на којој се незгода догодила) може довести до погрешне пресуде, па се одговорност за настанак саобраћајне незгоде може приписати учеснику који за саобраћајну незгоду није одговоран.

**Приликом израде НАЛАЗА И МИШЉЕЊА ВЕШТАКА, посебно треба имати у виду да на основу саобраћајне сигнализације која се налази само на једној од раскрсница није могуће тачно анализирати пропусте учесника саобраћајне незгоде. За тачну анализу пропуста учесника незгоде која се догодила на раскрсници, неопходно је анализирати да ли је један од путева у време незгоде био пут са првенством пролаза, односно да ли је саобраћајном сигнализацијом на некој од раскрсница постојао саобраћајни знак којим се дефинише пут са првенством пролаза.**

**За правилно давање НАЛАЗА И МИШЉЕЊА ВЕШТАКА, процес суђења и доношења пресуде и отклањање пропуста у саобраћајној сигнализацији неопходно је анализирати сваки од знакова посеб-**

**но, а потом и знакове дуж сваке деонице пута на путној мрежи. Квалитетно пројектовање, постављање и одржавање сваког знака независно није довољан услов за безбедно одвијање саобраћаја. Наиме, неопходно је усагласити саобраћајне знакове дуж путне мреже, у сврху спречавања појаве ситуација у којима возачи добијају опречне информације и бивају доведени у заблуду.**

## **ЛИТЕРАТУРА**

- [1.] Коментар Закона о безбедности саобраћаја на путевима, Службени гласник Републике Србије, Београд, 2009.
- [2.] Правилник о саобраћајној сигнализацији, Службени гласник РС.
- [3.] Вујанић, М. и др. Начело поверења са освртом на садржај у нацрту Закона о безбедности саобраћаја на путевима, VII симпозијум о саобраћајно-техничком вештачењу и процени штете, Зборник радова, Врњачка Бања, 2009.
- [4.] Експертизе Института Саобраћајног факултета

