

ПРАВНИ И САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКИ АСПЕКТИ ОПАСНЕ СИТУАЦИЈЕ КОД КРИВИЧНИХ ДЕЛА УГРОЖАВАЊА БЕЗБЕДНОСТИ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА

LEGAL AND TRAFFIC-TECHNICAL ASPECTS OF DANGEROUS SITUATION WITHIN CRIMINAL ACTS OF ENDANGERING PUBLIC TRANSPORT

Милан Стевовић¹

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

Резиме: У позитивној и упоредно-правној литератури готово да нема текста који покушава да, са правног аспекта, одреди појам и дефинише опасну ситуацију, већ се о њој говори само у далеким назнакама. Шта више, опасна ситуација се неоправдано третира као споредно питање у односу на динамику и механизам настанка саобраћајне незгоде. Такви ставови у литератури су допринели да ово питање буде помало маргинализовано и у судској пракси. Да би се појам опасне ситуације свеобухватно расветлио морају се поставити одређени фундаменти, у смислу, да се вештачења врше за потребе судова, при чему стручно одређују саобраћајно-техничке елементе, а правну оцену истих врше судови. Излазни резултат таквог судског поступања постаје одлучна чињеница у поступку утврђивања чињеница.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: САОБРАЋАЈНА СИТУАЦИЈА, ОПАСНА СИТУАЦИЈА, АПСТРАКТНА И КОНКРЕТНА ОПАСНОСТ, САОБРАЋАЈНО-ТЕХНИЧКО ВЕШТАЧЕЊЕ, ПРОПУСТИ УЧЕСНИКА НЕЗГОДЕ, ВИНЕСТ

Abstract: In the positive and comparative law literature there are almost no texts that try, from a legal point of view, determine the term and defines a dangerous situation, but are mentioned only in remote indications. Moreover, the unreasonably dangerous situation is treated as a side issue compared to the dynamics and mechanism of traffic accidents. Such attitudes have contributed to the literature that this issue will be somewhat marginalized and in judicial practice. To make the concept of hazard must be comprehensively elucidated to set the foundations, in the sense that the expert made for courts, with professional set of traffic-technical elements and legal assessment made of the same courts. An output of such a court action becomes decisive fact in determining the facts.

KEY WORDS: TRAFFIC SITUATION, DANGEROUS SITUATION, NON/REAL AND REAL DANGER, RAFFIC ACCIDENT EXPERTISE, THE FAULTS OF THE PARTICIPANTS OF AN ACCIDENT, GUILT

¹ Адвокатска канцеларија Стевовић Пожега, bobbyaleks@nadlanu.com

1. ДЕФИНИСАЊЕ ПРОБЛЕМА

Дакле, суштински посматрано, опасна ситуација је правни појам који у себи садржи инкорпорисане саобраћајно-техничке елементе.

Из тих разлога, хипотетички су могући фокуси како на правне, тако и на саобраћајно-техничке аспекте опасне ситуације. Зато се само по себи поставља веома важно питање, тј. која су то правна, а која су саобраћајно-техничка обележја код опасне ситуације?

То имплицитно захтева једну ширу аналитику, тако да би опасну ситуацију требало утврђивати у склопу дефинисања појма **саобраћајне ситуације** и појма **опасности** као ширих категорија.

2. РАЗРАДА

У зони места саобраћајне незгоде веома значајну улогу при њеном настанку има саобраћајна ситуација, што је потпуно разумљиво и природно. Иако се у литератури срећу веома уски појмови саобраћајне ситуације, за потребе овог рада је поузданије користити њене шире формулације.

Зато би требало под саобраћајним ситуацијама подразумевати сва саобраћајно-техничка стања у зони места незгоде, као и тренутне ситуације које су карактерисане позицијама, растојањима од места судара, брзинама и другим елементима а ти елементи су могли имати утицаја на избор начина кретања учесника незгоде.

Са друге стране, веома је незахвално дефинисање опасности а посебно њихова категоризација, при чему се подела опасности у саобраћају најчешће врши на субјективне и објективне.

Субјективна опасност је условљена личним фактором – понашањем човека, а објективне се свде на возило, својства коловоза, саобраћајну ситуацију и сл.

Ова подела се може усвојити под једним условом: објективне узроке незгоде не можемо да третирамо као неизменљиве. То нису статичне категорије јер оне у себи садрже и варијабилне елементе. Најтипичнији пример за то је густина саобраћаја која улази у појмовну структуру саобраћајне ситуације. При томе, густину саобраћаја предочава одређени број „саобраћајних јединица“ на одређеном простору и у одређеном времену, када стоје, скупљају се или пролазе.

Задатак екипе за вршење увиђаја и вештака је да се утврди каква је била густина саобраћаја у критичном раздобљу: да ли је саобраћај текао или је стајао (паркирана или заустављена возила), да ли је нека врста

учесника у саобраћају преовладавала, те да ли су се на критичној деоници пута појављивали специфични учесници као што су запрежна возила, радне машине, бициклисти и сл.

Поред тога, требало би нагласити да не мали број објективних узрока саобраћајне незгоде у свом настанку може да има субјективно понашање појединца, које се најчешће манифестује као тзв. „заказивање“ (пропуштање) одговорних лица.

У поступку потпуног утврђивања чињеница једне конкретне саобраћајне незгоде полазна основа мора бити сазнање да је друмски саобраћај веома сложена појава при којој долази до многих конфликтних ситуација, а да саобраћајне ситуације у којима наступају опасности за безбедност јавног саобраћаја, могу да се посматрају као функција више фактора као што су: човек, возило, пут, саобраћај – промет на путу, „инцидентни фактор“, и сл. Овај последњи фактор добио је име искључиво ради наглашавања његове несталности као што су, примера ради, расута ризла, просуто уље, камење, блато. При утврђивању чињеница у судским поступцима не сме се занемарити ни један од наведених фактора, јер се за сваки од њих може „везати“ настанак опасности.

Дакле, појам опасне ситуације у својој основи садржи опасност, која се опет мора разликовати од опасности као последице кривичног дела.

Под последицом кривичног дела, подразумева се промена произведена у спољњем свету, која се може појавити у два облика, као повреда и као угрожавање. Повреда означава последицу кривичног дела код које се промена у спољњем свету састоји у уништењу или оштећењу неког правног добра. Угрожавање означава ону последицу кривичног дела код које се промена у спољном свету састоји у стварању опасности, односно у могућности да се проузрокује повреда.

Постоје две врсте опасности као последице кривичног дела и то: апстрактна и конкретна.

Апстрактна опасност постоји, ако опасност није наступила за неко правно добро, али је уопште узев могла да наступи, тако да ту постоји посредна могућност да дође до повреде заштићеног добра. Она се дефинише и као могућност да се једном радњом стварно проузрокује опасност за извесно добро, али у конкретном случају та опасност није наступила.

Кривична дела апстрактне опасности су апстрактна дела угрожавања. Код тих кривичних дела, радња извршења је по својој природи таква, да је подобна да проузрокује стварну опасност из које може резултовати повреда неког добра. Без обзира на чињеницу што до стварне опасности није дошло, сама радња је таква да је вероватноћа за настајање опасности према искуственим показатељима веома реална. Овде се ради о апсолутној претпоставци опасности, тако да се не може докази-

вати, да у конкретном случају, могућност повреде уопште није наступила. Овакав став има оправдање у томе, што је код ових кривичних дела опасност само законодавни мотив инкриминације, па се небориво, тј. апсолутно претпоставља да је опасност могла наступити, чим је извршена радња кривичног дела. Зато, код кривичних дела са апстрактном опасношћу, опасност није саставни део бића кривичног дела, па се и не доказује њено наступање, већ је довољно само извршење радње.

Дакле, и апстрактна и конкретна опасност представљају могућност оштећења или уништења заштићеног правног добра. Разлика између ове две опасности је само у квалитету испољавања. Уколико је интензитет опасности нижи, тј. уколико је степен вероватноће за наступање повреде мањи, реч је о апстрактној опасности. Са порастом степена вероватноће, опасност бива све извеснија, тако да у одређеном тренутку прераста у конкретну опасност. Конкретна опасност израста из апстрактне и само је њен наставак у узрочном ланцу. Однос конкретне и апстрактне опасности се огледа у интензитету могућности наступања повреде као последице заштићеног добра. Са порастом интензитета могућности за наступање повреде, односно порастом интензитета опасности, она губи сваки карактер опште опасности, да би у одређеном моменту постала конкретна опасност. Ради се о једном специфичном дијалектичком прерастању квантитета у квалитет. Дакле, услед пораста интензитета могућности за наступање повреде, апстрактна опасност у том случају прераста у конкретну опасност. На тај начин, кривично дело које у својој основи има апстрактну опасност, мења свој карактер и постаје теже кривично дело.

Није лако одредити границу где престаје апстрактна опасност, тј. када постоји конкретна опасност. Зато је требало установити одређене критеријуме. Тиме се и законодавац руководио када је за одређивање границе конкретне опасности код кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја узео, да је то лака телесна повреда другог лица или имовинска штета преко 200.000 динара (чл. 289. КЗ.). У ранијем кривичном законодавству оваква одредба није постојала када је у питању одређивање границе конкретне опасности као последица код овог кривичног дела.

Такво стање стварало је велике тешкоће код одређивања конкретне опасности. Услед тога, постојала су чак и мишљења, да је конкретну опасност требало искључити из могућих последица кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја. Међутим, новијим законским решењем, утврђена је објективна граница којом се одређује конкретна опасност. Уколико наведени услов не постоји, онда неће постојати ни конкретна опасност, што значи, да би се радило о апстрактној опасности.

Са тог аспекта се у правној теорији поставило и питање да ли кривично дело конкретне опасности може да прерасте у кривично дело апстракте опасности?

У одговору на ово питање увек се мора поћи од принципа законитости. Другим речима, ако у једном понашању не постоје све карактеристике кривичног дела конкретне опасности, не сме се, самим тим, закључити да постоји кривично дело апстрактне опасности. Кривична дела апстрактне опасности постоје само у случајевима када су изричито предвиђена у кривичном законнику. Ван тих случајева, управо због своје специфичности ова кривична дела не постоје. Међутим, то не значи да у наведеном случају не би могао постојати прекршај. Практично, то значи да у случајевима када не постоји кривично дело апстрактне опасности, може да постоји прекршај.

Када се утврђују апстрактна или конкретна опасност као последице кривичног дела, мора се нагласити да су то чисто правна питања и њихово решавање је у искључивој надлежности судова, који кад-када греше па у погледу истих траже изјашњење вештака саобраћајно-техничке струке.

За разлику од тога, када се утврђује опасност али не као последица кривичног дела, већ као база опасне ситуације, тада је судовима драгоцену искуствена и стручна помоћ вештака.

Оно што можемо уочити јесте појава да се у приличном броју судских пресуда олако прелази преко утврђивања чињеница везаних за опасну ситуацију, тако да су докази више усмерени према ономе што карактерише само наступање саобраћајне незгоде.

Сматрамо оправданим да се овом питању посвети дужна пажња јер од исправног утврђивања чињеница везаних за опасну ситуацију у битној мери зависи даљи доказни поступак.

Свеобухватним проучавањем ове материје, може прихватити мишљење по коме је опасна ситуација свака она ситуација у саобраћају у којој елементи правца, смера и брзине учесника могу довести до истовременог доласка у зону пресека њихових путања. Такве околности правца, смера и брзине учесника које могу довести до зоне пресека њихових путања требало би да се сматра опасном ситуацијом.

Може се рећи и да је опасна ситуација свака она ситуација након које би дошло до незгоде ако ниједан од учесника не би променио правац, смер или брзину кретања. У најширем смислу, опасна ситуација је препрека за безбедан наставак вожње у дотадашњем режиму.

Више је него евидентно, да дефиниције опасне ситуације садрже одређена саобраћајно-техничка обележја за која су, по упуту професије, позвани да тумаче и исказују своје ставове искључиво вештаци.

Правни аспекти опасне ситуације су нешто сасвим друго.

Наиме, кад се са саобраћајно-техничког аспекта утврди постојање и карактеристике конкретне опасне ситуације и техничка могућност тада се наилази на правни терен у коме суд утврђује њену „предвидљивост или не предвидљивост“, а потом, да ли је неко имао обавезу да у тој и таквој опасној ситуацији реагује у смислу избегавања саобраћајне незгоде и да ли је неко од учесника кршио прописе о безбедности саобраћаја што му се може приписати у кривицу.

Дакле, опасна ситуација, нпр. за возача јесте таква путна ситуација у којој он мора изненадно предузети мере за спречавање саобраћајне незгоде или у најгорем случају за ублажавање последица. Да би се уопште могло разматрати питање његове кривичне одговорности опасна ситуација мора бити таква ситуација да је возач имао могућност да је уочи, било непосредним њеним запажањем, било опажањем индиција за њу.

Утврђивање чињеница да ли конкретни возач (окривљени) може да види или има разлог да предвиди опасност (препреку) представља сет питања која спадају у искључиву надлежност суда. То се може сматрати утврђивањем субјективне могућности уочавања или предвиђања опасне ситуације и то је задатак суда. За разлику од тога, постоји и тзв. објективна могућност уочавања или предвиђања, а тиме се баве искључиво вештаци као стручна и специјализована лица.

Анализирајући судске поступке који се баве процесуирањем саобраћајних незгода догађа се да суд поставља питање вештаку о томе – да ли је возач могао или није могао предвидети препреку (опасност)?

Тиме се олако прелази преко веома важног постулата који налаже да се вештаку може поставити само питање о техничким моментима настанка опасности тј. реалне препреке.

То би у пракси значило да ће вештак нпр. утврдити време када је код возила на механизму за кочење дошло до квара, шта је узрок те појаве, да ли је ефекат те појаве био видљив или се и у ком моменту могао запазити.

Утврђивање тренутка када је возач морао и могао предвидети настанак саобраћајне незгоде улази у искључиву надлежност суда.

Утврђивање тренутка када је возач имао техничку могућност да спречи саобраћајну незгоду спада у компетенцију вештака.

Вештачење само помаже суду да добије неопходне и исцрпне информације о саобраћајној ситуацији, о стању возила и објективним могућностима уочавања или предвиђања, а све са циљем да суд поуздано утврди следеће правно релевантне чињенице:

- да ли је конкретни возач (окривљени) имао могућност да у баш тој ситуацији види препреку или је имао разлога да је предвиди,
- у ком тренутку је конкретни возач морао видети или имао разлога предвидети препреку, тј. опасну ситуацију, тј. од ког тренутка опасна ситуација прелази у вероватан настанак саобраћајне незгоде стварајући обавезу конкретном возачу да предузме другачији режим вожње, и
- да ли конкретан возач у конкретној опасној ситуацији поступао противно прописима о безбедности саобраћаја на путевима.

Према томе, вештак утврђује објективну а не субјективну могућност предвиђања тј. вештак се не бави предвиђањем конкретног окривљеног него сваког возача. Вештак даје одговор на питање – да ли би дате околности допуштале сваком стандардном возачу да правилно оцени препреку – опасност?

Важно је нагласити, да управљање возилом представља вид реалне делатности. Међутим, возач није обавезан само да правилно кочи или даје гас. Он је дужан да, поред исправног обављања моторних покрета, исправно мисли и предвиђа у датој ситуацији.

Напред наведено само додатно показује да се од возача захтева исправна моторика и исправна мисао тј. предвиђање у датој ситуацији. Од возача се захтева да и његове мисаоне операције морају бити такође правилне.

Код утврђивања чињеница – да ли је возач могао предвидети наступање штетних последица, суд би морао пред вештака да постави два задатка.

Прво, вештак би требао да одговори да ли би просечни возач средње квалификације и искуства могао да предвиди наступање последица и друго, вештак би требао да на бази свог стручног знања, искуства и вештине, искаже своју процену конкретног возача у односу на просечно обученог возача.

Након тога, суд примењује субјективни критеријум и оцењује да ли је дати возач у конкретној саобраћајној ситуацији могао предвидети наступање штетних последица.

Ако вештак утврди да возач средње квалификације, са просечним искуством није могао да предвиди наступање штетних последица, а потом, суд утврди да то није могао предвидети ни дати возач („окривљени“) у конкретној саобраћајној ситуацији онда тај возач није крив, јер узрочна веза није скривљена.

Евидентно је да се на бази напред утврђених чињеница доноси ослобађајућа пресуда. Свака евентуална грешка, у напред наведеном домену, имала би далекосежне последице по истину и базно начело „да нико невин не буде осуђен“.

Сам по себи се намеће закључак о огромној важности разграничења правних од техничких питања код опасне ситуације. Основан је закључак да су то за суд својеврсне правне замке у поступку утврђивања чињеничног стања код саобраћајних незгода у друмском саобраћају.

Код таквих дуалистичких питања, где се латентно преливају надлежности суда и овлашћења вештака, закључујемо да се треба руководити принципом – вештачење није правило, већ изузетак.

Бавећи се деликатном темом разграничења правних од саобраћајно-техничких питања, може се извести закључак да је неопходно направити јасну разлику између предвиђања која су могућа код учесника у саобраћају. То су техничка и кривично-правна предвиђања. Компетенције саобраћајно-техничких вештака су у домену утврђивања техничких предвиђања, док у надлежности суда морају бити кривично-правна предвиђања. Са друге стране, закључујемо да је утврђивање узрочне везе у искључивој надлежности суда.

Када се ради о утврђивању тренутка у коме је настала опасна ситуација тј. препрека за безбедну вожњу, наш закључак је да настанак опасности не мора да се подудара са тренутком када је возач запазио препреку за безбедну вожњу. Надаље, тренутак у коме је возач запазио опасност не подудара се увек са моментом кад је он био дужан и могао предвидети настанак опасности тј. појаву препреке.

Не треба посебно подвлачити колико је важно утврдити не само моменат настанка опасности, већ и моменат када је возач морао, односно могао, запазити опасност, јер за кривични поступак је од пресудне важности да се утврди тренутак када је возач био обавезан да отпочне са реаговањем.

Одговорност возача за не примењивање мера сигурне вожње предвиђених у прописима о безбедности саобраћаја наступа само од тренутка када он запази препреку или је био дужан и могао предвидети њено појављивање.

Кривично-правна одговорност возача за предузете или не предузете мере настаје само од тренутка када је настала његова обавеза да реагује на опасност.

Сасвим поуздано можемо закључити – да кључни моменат за утврђивање одговорности јесте тренутак настанка опасности. У односу на њега увек се одређује настанак обавезе учесника у саобраћају да реагује на

опасност и одговара за настале последице. Обавеза суда је да утврди два момента и то: тренутак настанка опасности и моменат од кога је возач био дужан да предузме мере за спречавање саобраћајне незгоде.

Једино на тој чињеничној основи могуће је тачно утврдити околности, механизам и ток саобраћајне незгоде, као и оценити понашање возача. Технички моменат настанка опасности је крајњи гранични временски тренутак у коме возач свакако још није дужан да реагује на опасност и не сноси одговорност за не предузимање мера на спречавању саобраћајног акцидента. Према успостављеној судској пракси, на тај тренутак додаје се још и признато време реаговања возача. Овај део посла је у искључивој надлежности вештака саобраћајно-техничке струке.

Када се утврди збир момента настанка опасности и времена реаговања добија се резултујући тренутак као реални гранични тренутак у коме је настала обавеза возача да реагује и од тада сноси одговорност за не предузимање мера за избегавање саобраћајне незгоде. Утврђивање тренутка у коме је настала обавеза возача да реагује је у искључивој надлежности суда.

Дакле, са правног становишта, сматрају се посебно важним закључци који се односе на утврђивање момента у коме је возач или други учесник у саобраћају као окривљени, морао и могао да предвиди настанак саобраћајне незгоде.

Питање предвидивости код саобраћајног деликта и његово решавање спада у искључиву надлежност суда. Потребно је указати да се овде ради о утврђивању обавезе, а обавезност је правна категорија, која је повезана са утврђивањем могућности да учесник у саобраћају предвиди штетне последице, што спада у домен обележја виности. Из тих разлога то не може спадати у надлежност вештака, који може да решава само техничке, а не и правне проблеме. Међутим, иако се ради о утврђивању правних питања, суду је потребна специфична помоћ стручног лица – вештака. Наш став је да вештак тада утврђује објективну могућност предвиђања. То значи да вештак своје тврдње везује за сваког возача (или сваког учесника у саобраћају) а не за конкретног окривљеног. Вештак се базира на објективним околностима и на основу тога треба да пружи суду одговор на питање – да ли би дате околности омогућавале сваком просечно обученом возачу (или учеснику у саобраћају) да правилно оцени препреку – опасност?

Сличне закључке требало би извести и када се ради о утврђивању одлучне чињенице – да ли је возач (или други учесник у саобраћају који има статус окривљеног) могао избећи саобраћајну незгоду. То спада у искључиву надлежност суда, јер ако вештак (а не суд) утврди да је возач могао избећи саобраћајну незгоду, онда је то супротно начелу законитости у судском поступку. Вештак као стручно лице може само да утврди постојање техничке могућности за избегавање незгоде. Све остало је у

надлежности суда. Међутим, овде су неопходна и додатна објашњења. Наиме, ако се опасна ситуација, следом каснијих догађања, тј. динамиком и преласком из једне у другу позицију, претвори у саобраћајну незгоду, онда опасна ситуација представља део реалне незгоде.

Извршеном анализом реалне незгоде остварен је само један део задатка који је постављен пред вештака, обзиром да вештак још није у могућности да одговори на захтев суда и питање – под којим би условима било могуће избећи незгоду?

Овај други део анализе незгоде спроводи се утврђивањем услова под којима би требало да се врши провера могућности избегавања незгоде, а потом за утврђене услове проверити по временском или просторном критеријуму да ли би било могуће избећи саобраћајну незгоду.

То даље значи, да и када вештак утврди да је возач могао, са техничког стајалишта, спречити наступање саобраћајне незгоде, то не значи да је он и крив за саобраћајну незгоду, јер су ту могућност можда створиле искључиво субјективне или неке објективне околности које се налазе ван техничких услова. Те околности које су изван техничких, мора да утврђује суд. Са друге стране, када је вештак утврдио техничку немогућност да возач спречи саобраћајну незгоду, то у већини случајева значи да ће суд утврдити његову невиност.

Међутим, могуће су и ситуације у којима је вештак утврдио техничку могућност да се избегне саобраћајна незгода, али да суд на бази других доказа утврди да возач није био у стању да реагује (нпр. може се утврдити да је у том моменту возач на тренутак изгубио свест, што може бити последица неког обољења).

То само говори у прилог тезе да се постојање или непостојање техничке могућности за избегавање незгоде не сме непосредно везати са вишошћу, тј. одговорношћу окривљеног возача.

Било би упутно указати да појам опасне ситуације може имати и своје шире значење од оног које смо већ навели у овом раду. Тако на пример, у случајевима када се врше типизирања, а потом и анализе појединих типова саобраћајних незгода, као на пример, саобраћајна незгода типа „пешак-аутомобил“ дефиниција опасне ситуације би требала да обухвати ширу појмовну структуру. Под опасном ситуацијом, у том случају, треба сматрати сваку ситуацију у којој би се могло догодити да непромењеним начином наставка кретања пешака и аутомобила, или променом начина и брзине кретања пешака коју возач у датој ситуацији може да предвиди, или појавом пешака на месту и у тренутку који возач може да предвиди, може настати таква ситуација у којој аутомобил не би прошао на безбедном бочном растојању од пешака.

Слично је и када су у питању неки други видови саобраћајних незгода, типа „вожња у колони“, „судар возила“, „аутомобил-бицикл“, „судари у раскрсницама“ и сл.

Приметно је да сваки од ових типова саобраћајних незгода има шире дефиниције опасне ситуације, управо због практичног поступања, јер на тај начин се поставља специфичан оквир правно-релевантних чињевица које се морају утврдити путем вештачења и кроз оцену суда.

Појам опасне ситуације може се посматрати и са аспекта узрочне везе. У претходном делу рада експлицитно је наведено да утврђивање узрочне везе представља искључиво правно питање за чије утврђивање је надлежан суд.

Међутим, вредно је помена да бројни аутори разликују узрочност у техничком смислу од узрока у кривично-правном смислу.

Узрочна веза постоји само онда када се пропуштена радња не може у мислима елиминисати а да тиме не отпадне настала последица.

Као узрок се има сматрати само такво понашање (чињење или пропуштање), које се јавља као један од неопходних услова за наступање штетне последице.

Када доносимо одлуку о томе – да ли постоји узрочност – морамо је повезати са оцењивањем противправности понашања, па не уважити случајну каузалну везу. Случајне узрочне везе се не могу узимати у обзир. Узрочност се мора повезати у кривичном правцу са елементом противправности, па се из тих разлога она не може ширити у недоглед до апсурда.

Аутотехнички вештаци и судије морају стриктно разликовати техничку узрочну везу од узрочне везе у кривично-правном смислу.

Утврђивање техничке узрочне везе саобраћајне незгоде спада у надлежност вештака, а утврђивање узрочне везе у кривично-правном смислу под компетенцију суда. Околност да су радње-понашање возача у процесу управљања моторним возилом изазвале одређене техничке резултате (слетање возила са коловоза, заношење, превртање и тд.) условљена је техничком узрочном везом. Ако је та иста радња возача, која је противна одредбама ЗОБС-а, изазвала друштвено опасне последице описане у позитивним кривичним прописима – извршена умишљајно или нехатно, у таквом случају, узрочна веза између возачевих радњи и наступања последица има кривично-правни а не случајни карактер и постаје једно од битних обележја кривичног дела.

Утврдити узрочну везу значи доказати да је кршење ЗОБС-а био неопходан узрок наступања штетних последица. Ово кршење се састоји у

непоштовању одређених правила безбедне вожње или шире, безбедног одвијања друмског саобраћаја.

Због тога, а ради утврђивања узрочне везе, између кршења правила ЗОБС-а и друштвено опасних последица ваља решити питање: да ли би потпуно поштовање правила ЗОБС-а предупредило саобраћајну незгоду? У потврдним случајевима узрочна веза постоји. Ако је одговор на постављено питање негативан, тада узрочна веза не постоји.

Узрок опасних последица је само онај фактор који је временски претходи њиховом наступању, али ни сваки такав фактор није узрок опасне ситуације, него само онај који је неопходан услов (без ког саобраћајна незгода не би настала, упркос постојању других услова који погодују њеном настанку). Ако је саобраћајна незгода могла настати и независно од саме критичне радње (чињења, односно пропуштања), ова се природно и не може појавити као неопходан услов (непосредни узрок) те последице. Испитујући конкретну узрочну везу, вештак, истражни судија и расправно веће истражују једну исту узрочну везу, тј. један исти узрочни ланац. Вештак испитује у границама своје струке поједине карике тог ланца у складу са садржајем природно-техничких законитости. Стручно лице истражује поједине операције техничког карактера. Дакле, вештак се не креће на нивоу радње – поступка у целини као што то ради суд, него само се базира на нивоу радњи техничких операција.

Вештака саобраћајне струке не занима чињеница кршења права, него конкретни делујући фактор узрочне природе (пребрза вожња, техничка неисправност возила, неправилан начин управљања возилом, итд.). Одговор вештака се односи на специфичан технички узрок а не на кршење права тзв. "правни" узрок.

Велики је значај вештачења од стране вештака саобраћајне струке код саобраћајних незгода које су изазване радњама више особа или вишом силом било природном, било техничком. Чињење одн. нечињење критичног субјекта бива у таквим случајевима удаљено од штетних последица читавим ланцем других појава, које понекад суштински мењају смер узрочне везе, чинећи је веома сложеном. Кршење правила ЗОБС-а често, само по себи, не доводи до настанка саобраћајне незгоде, него је неретка појава да оно ствара услове за деловање других фактора, који се онда и појављују као њени непосредни узроци.

Као основни узрок треба сматрати чињење-нечињење учесника саобраћајне незгоде који је повредио норму ЗОБС-а. Међутим, та повреда прописа не мора месно (локално) и временски (темпорално) да се подудари са насталим последицама. Тачније, радње других особа су непосредно довеле до последица. У таквим случајевима је неопходно утврдити да су радње непосредног узрочника штетних последица постале могуће искључиво због непоштовања норми ЗОБС-а од стране кривца. Када ве-

штак у анализи узрочних веза дође до закључка да би поштовање појединих правила ЗОБС-а потпуно искључило настанак незгоде, такво његово мишљење открива основни узрок саобраћајне незгоде.

Примери из праксе показују да велики број случајева кроз анализу вештака тзв. техничких узрока незгоде, истовремено значи и откривање основног узрока, тј. радњи субјекта који је прекршио правила ЗОБС-а. Међутим, често се технички узрок не подударе са основним узроком, јер се овај последњи одређује његовим правним значењем, које анализира једино суд.

Карактеристично је за кривична дела угрожавања јавног саобраћаја да утврђивање техничке узрочне везе није довољно у кривичном поступку. Потребно је више од тога, па се мора решити питање – да ли субјект могао пресећи развој узрочне везе да је предузео мере у складу са правилима које прописује ЗОБС-а.

Природна техничка узрочна веза не значи већ и скривљену везу. Кривично право познаје такву узрочну везу код које је још и доказано да је предузимање тражених радњи могло спречити наступање штетних последица. Како се свака узрочна веза не може предвидети (нити постоји таква дужност) техничка узрочна веза између радњи управљања механизмима возила и техничких резултата тог деловања не сме се мешати са неопходном узрочном везом између друштвено-опасног дела и насталих штетних последица. Ипак, не сме се заборавити да техничко предвиђање представља саставни део кривично-правног предвиђања.

Питање узрочне везе мора се решавати у сваком конкретном случају. Теорија познаје више метода за утврђивање узрочне везе. Свакако, најпознатији је метод мисаоне елиминације. Често се у литератури среће и назив „хипотетичко елиминисање“. Основна карактеристика тог метода је да се из збира претпоставки које имају узрочно значење, у мислима искључује тј. апстрахује она радња која занима испитивача (нпр. стварна брзина вожње). Ако се при томе покаже да догађај не би наступио или би се одиграо у другачијем виду од стварног, то потврђује да је баш та радња (стварна брзина вожње) узрок догађања саобраћајне незгоде.

За случај да се у истраживању покаже да би догађај настао онакав какав се и збио и без те радње, онда се узима да између те радње и догађаја нема каузалне везе.

Дакле, судови су обавези да уз помоћ вештака утврде не само чињенице од опасне ситуације до наступања забрањене последице већ и да дају образложење постојања узрочне везе.

3. ЗАКЉУЧАК

Опасна ситуација је правни појам који у себи садржи инкорпорисане важне саобраћајно-техничке елементе, који појам би требало схватати и утврђивати у контексту ширег контекста саобраћајне ситуације, са јасним диференцирањем од опасности као последице кривичног дела, тј. апстрактне и конкретне опасности, при чему је то свака она ситуација у саобраћају у којој елементи правца, смера и брзине учесника могу довести до истовременог доласка у зону пресека њихових путања, тако да је то свака она ситуација након које би дошло до незгоде ако ниједан од учесника не би променио правац, смер или брзину кретања и која се у најширем смислу може сматрати препреком за безбедан наставак војње у дотадашњем режиму, са кључним елементима као што су време настанка, могућност њеног уочавања или предвиђања од стране других учесника ради избегавања настанка саобраћајне незгоде кад су за то постојале техничке могућности, као и елементи везани за пропусте о правилима за безбедну војњу, што је довело до наступања забрањених последица, уз постојање узрочне везе као неопходног услова.

ЛИТЕРАТУРА

- [1.] Стојановић З.: Коментар кривичног законика, треће допуњено издање, Београд, 2009., стр. 648-668.
- [2.] Живановић Т.: Основи кривичног права, општи део, Београд, 1935., стр.142.
- [3.] Бачић Ф.: Кривично право – општи део, Загреб, 1978., стр. 156.
- [4.] Шепаровић З.: Кривично право-посебни део, књига 2, Загреб, 1979., стр.164.
- [5.] Водинелић В.: Саобраћајна криминалистика – методика обраде саобраћајних несрећа на путевима, води и у ваздуху, Београд 1986.
- [6.] Водинелић В.: Правна питања аутоотехничке експертизе у кривичним стварима, Правни живот, 1980/8-9.
- [7.] Водинелић В.: О психичким узроцима саобраћајних незгода и методама утврђивања, Народна милиција, 1962/6
- [8.] Васиљевић Т.: Саветовање о проблемима вештачења саобраћајних незгода, Југословенска ревија за криминологију и кривично право, Београд, 1971.