

RAZGRANIČENJE PRAVNIH I SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIH PITANJA KOD OPASNE SITUACIJE

Milan-Bane Stevović¹

XI Simpozijum
"Analiza složenih saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

1. UVOD

Opasna situacija se neopravdano tretira kao sporedno pitanje u odnosu na tok, dinamiku i mehanizam nastanka saobraćajne nezgode. To se, uglavnom, događa iz dva razloga:

- zbog pogrešnog teorijskog pristupa i prakse pojedinih sudija i
- zbog „uklapanja“ veštaka u postavljene okvire za veštačenje od strane sudije.

Suštinski posmatrano, opasna situacija predstavlja „izvor“, a sve ostalo što iz njega „ističe“, predstavlja „tok“ koji ima svoju „dinamiku“.

Taj „izvor“ može biti različitih kapaciteta. Od njegove „jačine“ zavisi dalji „tok“. Našu pažnju koncentrišemo samo na one „izvore“, koji po svom „kapacitetu“, u svom daljem „toku“, mogu dovesti do „neželjenih“ (zabranjenih) posledica.

„Izvor“ koji stvara „tok“ ima svoje „struje“, koje u jednom mestu i u neko vreme, mogu preseći putanje jedna drugoj i stvoriti „vrtlog“ sa veoma teškim posledicama.

Sudovi uz stručnu pomoć veštaka utvrđuju šta je neminovnost u opasnoj situaciji i saobraćajnoj nezgodi, a šta se moglo izbeći i na koji način, tj. ko je, zbog čega i u kojoj meri odgovoran.

¹ Advokat, dr.milanstevovic@gmail.com

2. DEFINISANJE PROBLEMA

Stručna lica određuju saobraćajno-tehničke elemente opasne situacije, a pravnu ocenu istih vrše sudovi. Izlazni rezultati takvog sudskog postupanja postaju odlučne činjenice u postupku utvrđivanja činjenica. Na te odlučne činjenice se primenjuje materijalno pravo.

U analizi pogrešnih sudskih odluka koje sam vršio na Pravnom fakultetu Univerziteta u Beogradu dobio sam rezultate koji potvrđuju da je priličan broj ukinutih odluka bio zbog prekoračenja granica nadležnosti, tj. „upliva“ veštaka u pravna pitanja, ali i obratno.

Već ranije smo se saglasili da je opasna situacija pravni pojam koji u sebi sadrži inkorporisane saobraćajno-tehničke elemente, te da su mogući fokusi kako na pravne, tako i na saobraćajno-tehničke aspekte opasne situacije.

Samo po sebi se postavlja pitanje – da li postoje granice između pravnih i saobraćajno-tehničkih obeležja kod opasne situacije?

Mišljenja sam da jasne granice ne postoje, jer zakonom nisu određene, ali su granice odredive.

Naš zadatak je da usvojimo pravila koja bi moguće greške svele na minimum. Dakle, ako mi uspostavimo bazne postulate i metodološki put u određivanju granica pravnih i saobraćajno-tehničkih pitanja opasne situacije, toka, dinamike i mehanizama nastanka saobraćajnih nezgoda, time bi znatno doprineli ujednačavanju sudske prakse i smanjenju broja pogrešnih sudskih odluka.

3. RAZRADA

Opasna situacija je u zoni mesta saobraćajne nezgode ključni faktor u nastanku saobraćajne nezgode, što predstavlja saobraćajno-tehničko pitanje. Istovremeno iz nje proističe i uzrok saobraćajne nezgode, što predstavlja pravno pitanje.

Pred nas se postavlja važan zadatak – da uočimo probleme vezane za put, za vozila, za tok saobraćaja, za okolinu, za vremenske uslove i tsl. a koji dovode do opasne situacije. Pored toga, naš cilj je da te probleme rešimo. Taj deo opasne situacije je čisto saobraćajno-tehničko pitanje u čijem rešavanju moraju da učestvuju veštaci kao stručna lica.

Pored toga, mi imamo obavezu da utičemo na smanjenje tih uzroka. Kada počnemo sa tim delatnostima moramo da znamo da smo na pravnom terenu i da rešavamo pravna pitanja.

Sa aspekta društvene zajednice, ona ima cilj da se zaštiti od posledica saobraćaja koji se odvija na putevima. Zbog toga su postavljena imperativna pravila ponašanja učesnika u saobraćaju, kroz zakonsku regulativu. Takođe, pri nepoštovanju tih pravila, propisane su i sankcije. Kod nas je to urađeno kroz Krivični zakonik i ZOBS.

Dakle, postoje saobraćajno-tehnička pravila odvijanja drumskog saobraćaja. Kada se ta saobraćajno-tehnička pravila prevedu na zakonodavni teren i zakonski uobliče, ona postaju pravna pravila.

Povreda saobraćajno-tehničkih pravila u bezbednom odvijanju saobraćaja su tema kojom se bave stručna lica – veštaci.

Sa druge strane, povreda pravnih propisa u bezbednom odvijanju saobraćaja jeste tema kojom se bave sudovi.

Ako se analizira osnovno krivično delo u oblasti drumskog saobraćaja, tj. krivično delo Ugrožavanje javnog saobraća iz čl. 289 KZ, možemo tvrditi da je opasna situacija centralni tog krivičnog dela. U opasnoj situaciji se generišu i saobraćajno-tehnički i pravni problemi. Rasvetljavanje i jednih i drugih je zadatak sudova uz stručnu pomoć veštaka. S pravnog aspekta, na opasnoj situaciji se temelji protivpravnost, a ona je jedno od bitnih obeležja kriv. dela Ugrožavanje javnog saobraća iz čl. 289 KZ, pri čemu je utvrđivanje protivpravnosti pravno pitanje koje je u nadležnosti sudova.

Međutim, da bi se od strane suda utvrdila protivpravnost, tj. pre nego što se pređe na pravni teren, neophodno je da se o opasnoj situaciji izjasne veštaci sa saobraćajno-tehničkog aspekta.

Stručna lica su pozvana da iznesu svoje mišljenje o momentu i mestu nastanka opasne situacije, o međusobnim položajima učesnika u njoj, brzinama, načinu i režimu kretanja učesnika, kao i o eventualno preduzetim zaštitnim merama u cilju sprečavanja kontakta.

Osnovno polazište svakog sudskog veštaka pri izjašnjavanju napred navedenim činjenicama, tj. o opasnoj situaciji treba da bude svođenje subjektivnog stava na najmanju moguću meru. To dalje implicira stav da se veštaci moraju bazirati što više na sastavnim elementima iz definicije opasne situacije, tačnije na tome, da li saobraćajna situacija zahteva reagovanje bar jednog učesnika, u cilju izbegavanja nezgode.

Izjašnjavanje o tim činjenicama spada u isključivu nadležnost veštaka.

4. RAZGRANIČENJA PRAVNIH I SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIH ELEMENATA U DEFINICIJAMA OPASNE SITUACIJE

Kao osnova za razgraničenje pravnih i saobraćajno-tehničkih pitanja kod opasne situacije nužno je da pođemo od utvrđivanja šta je pravno, a šta saobraćajno-tehničko u definiciji opasne situacije.

Uzmimo kao primer sledeću krivično-pravnu definiciju:

„opasna situacija je nepropisan i ugrožavajući saobraćajni tok, nastao od strane jednog, dva ili više učesnika, koji ukoliko se u dovoljnoj meri ne promeni ili zaustavi, dovodi do saobraćajne nezgode koja za posledicu ima nastanak telesnih povreda učesnika ili materijalne štete koja prelazi iznos od 200.000 dinara“.

To što je opasna situacija nepropisan saobraćajni tok, znači da je to pravno pitanje, jer ne propisnost utvrđuje sud, a o ugrožavajućem elementu saobraćajnog toka se izjašnjavaju veštaci, obzirom da se radi o saobraćajno-tehničkom pitanju. Utvrđivanje činjenice da li je taj saobraćajni tok nastao od jednog, dva ili više učesnika predstavlja saobraćajno-tehničko pitanje i vrlo često se temelji na struci i iskustvu veštaka. Od tog izjašnjenja veštaka, zavisi u kojoj meri i u kom obimu će javno tužilaštvo obuhvatiti svojom optužbom.

Deo definicije opasne situacije koji se odnosi na iznuđenu promenu u režimu kretanja, tj. zahtev da se saobraćajni tok mora u dovoljnoj meri promeniti ili zaustaviti kako ne bi došlo do saobraćajne nezgode, predstavlja usko stručno saobraćajno-tehničko pitanje.

Utvrđivanje posledica koje proističu iz opasne situacije zbog toga što saobraćajni tok nije u dovoljnoj meri promenjen ili zaustavljen je pravno pitanje koje rešava sud, ali na podlozi

nalaza i mišljenja stručnih lica medicinske struke o vrsti telesnih povreda i saobraćajno-tehničke struke o proceni visine materijalne – imovinske štete na vozilima, putnoj infrastrukturi, objektima i tsl..

Da bi sud utvrdio sve detalje u vezi opasne situacije, moraju se utvrditi njeni sastavni elementi i to:

- da li je **nepropisno** ponašanje učesnika? (pravno pitanje)
- da li je ugrožavajući tok **neposredan**, tj. da li je učesniku ostalo malo vremena na raspolaganju da reaguje na prepreku, od momenta njenog uočavanja ili mogućnosti da je uoči? (saobraćajno-tehničko pitanje)
- da li je prepreka **bliska**, tj. da li je razdaljina u prostoru mala između učesnika i prepreke, ili dva učesnika, pod uslovom iz prethodnog stava? (saobraćajno-tehničko pitanje)
- da li je opasna situacija **iznenadna**? (saobraćajno-tehničko pitanje)
- da je opasna situacija **predvidljiva**? (pravno pitanje)
- da li postoji **uzročna veza** između propuštanja propisanog ponašanja učesnika nezgode i nastale posledice? (pravno pitanje)
- da li je uzročna veza **skriviljena**? (pravno pitanje)
- da li su nastupile **posledice** u vidu fizičkih povreda, smrti lica ili imovinske štete od preko 200.000 dinara? (pravno pitanje na podlozi nalaza i mišljenja veštaka).

Prema tome, u osnovi krivično-pravne definicije opasne situacije koja je uzeta kao primer za analizu, sadržani su elementi i saobraćajno-tehničke definicije i to u smislu da je „opasna situacija saobraćajna situacija koja zahteva reagovanje bar jednog učesnika, u cilju izbegavanja nezgode“.

Sveobuhvatnim proučavanjem ove materije, može se prihvatiti mišljenje po kome je opasna situacija svaka ona situacija u saobraćaju u kojoj elementi pravca, smera i brzine učesnika mogu dovesti do istovremenog dolaska u zonu preseka njihovih putanja.

Takve okolnosti pravca, smera i brzine učesnika koje mogu dovesti do zone preseka njihovih putanja trebalo bi da se smatra opasnom situacijom.

Može se reći i da je opasna situacija svaka ona situacija nakon koje bi došlo do nezgode ako nijedan od učesnika ne bi promenio pravac, smer ili brzinu kretanja.

U najširem smislu, opasna situacija je prepreka za bezbedan nastavak vožnje u dotadašnjem režimu.

Dakle, sve definicije opasne situacije imaju svoje sastavne elemente. Pri tome, moramo znati koji su to elementi, a onda i ko je pozvan (veštaci ili sudovi) da se o njima izjašnjavaju.

Više je nego evidentno, da definicije opasne situacije sadrže određena saobraćajno-tehnička obeležja za koja su, po uputu profesije, pozvani da tumače i iskazuju svoje stavove isključivo veštaci.

Pravni aspekti opasne situacije su nešto sasvim drugo.

Suštinski posmatrano, opasna situacija je pravno pitanje o kome odlučuje sud a na bazi saobraćajno-tehničkih elemenata koje sudu razjašnjavaju stručna lica – veštaci.

5. RAZGRANIČENJA PRAVNIH I SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIH ELEMENATA KOD PITANJA – KAD NASTAJE OPASNA SITUACIJA

Sa stanovišta suda i sudske odluke a u vezi opasne situacije, postavlja se jedno centralno pitanje – kad nastaje opasna situacija?

Tu nastaje i dilema – da li je to pravno ili saobraćajno-tehničko pitanje?

Da bi se dao pouzdan odgovor, najpre moramo naglasiti da u okviru opasne situacije imamo dva podjednako važna detalja:

- prvo, trenutak u vremenu u kome nastaje opasna situacija,
- drugo, mesto u prostoru u kome nastaje opasna situacija.

Vremenski posmatrano opasna situacija nastaje kada pojava, odnosno uočavanje prepreke taje kraće od vremena zaustavljanja.

Prostorno posmatrano opasna situacija nastaje kad pojava, odnosno uočavanje prepreke je na udaljenosti koja je kraća od zaustavnog puta.

Kada se radi o utvrđivanju trenutka u kome je nastala opasna situacija tj. prepreka za bezbednu vožnju, možemo zaključiti – da nastanak opasnosti ne mora da se podudara sa trenutkom kada je vozač zapazio prepreku za bezbednu vožnju. Nadalje, trenutak u kome je vozač zapazio opasnost ne podudara se uvek sa momentom kad je on bio dužan i mogao predvideti nastanak opasnosti tj. pojavu prepreke.

Ne treba posebno podvlačiti koliko je važno utvrditi ne samo momenat nastanka opasnosti, već i momenat kada je vozač morao, odnosno mogao, zapaziti opasnost, jer za krivični postupak je od presudne važnosti da se utvrdi trenutak kada je vozač bio obavezan da otpočne sa reagovanjem.

Krivično-pravna odgovornost vozača za ne primenjivanje mera sigurne vožnje predviđenih u propisima o bezbednosti saobraćaja nastupa samo od trenutka kada on zapazi prepreku ili je bio dužan i mogao predvideti njeno pojavljivanje.

Krivično-pravna odgovornost vozača za preduzete ili ne preduzete mere nastaje samo od trenutka kada je nastala njegova obaveza da reaguje na opasnost.

Sasvim pouzdano možemo zaključiti – da ključni momenat za utvrđivanje odgovornosti jeste trenutak nastanka opasnosti. U odnosu na njega uvek se određuje nastanak obaveze učesnika u saobraćaju da reaguje na opasnost i odgovara za nastale posledice. Obaveza suda je da utvrdi dva momenta i to: trenutak nastanka opasnosti i momenat od koga je vozač bio dužan da preduzme mere za sprečavanje saobraćajne nezgode.

Jedino na toj činjeničnoj osnovi moguće je tačno utvrditi okolnosti, mehanizam i tok saobraćajne nezgode, kao i oceniti ponašanje vozača.

Tehnički momenat nastanka opasnosti je krajnji granični vremenski trenutak u kome vozač svakako još nije dužan da reaguje na opasnost i ne snosi odgovornost za ne preduzimanje mera na sprečavanju saobraćajnog akcidenta. Prema uspostavljenoj sudskoj praksi, na taj trenutak dodaje se još i priznato vreme reagovanja vozača. Ovaj deo posla je u isključivoj nadležnosti veštaka saobraćajno-tehničke struke.

Kada se utvrdi zbir momenta nastanka opasnosti i vremena reagovanja dobija se rezultujući trenutak kao realni granični trenutak u kome je nastala obaveza vozača da reaguje i od tada snosi odgovornost za ne preduzimanje mera za izbegavanje saobraćajne nezgode.

Utvrđivanje trenutka u kome je nastala obaveza vozača da reaguje je u isključivoj nadležnosti suda.

Sa druge strane, vreme odziva kočionog sistema je saobraćajno-tehničko pitanje koje utvrđuju veštaci.

Uopšte uzev, vreme reagovanja sistema „vozilo – vozač“ može biti veoma različito i zavisi od kategorije vozila, pa čak i u okviru iste kategorije vozila postoje razlike zbog kočionog sistema i sklopova.

Vreme reagovanja je pravno pitanje koje utvrđuje sud. Zadatak veštaka je da odredi procenu vremena reagovanja po principu „od – do“ imajući u vidu kategoriju vozila i konkretno vozilo. U tim granicama bi trebalo da se opredeljuje sud.

Unapređenje kočionih sistema doprinosi značajnim razlikama u kočionim koeficijentima i usporenjima različitih kategorija vozila.

Primeru radi, propisima se uređuju minimalni kočioni koeficijenti. Zbog toga kada se postavi pitanje koji su to minimalni kočioni koeficijenti, to predstavlja pravno pitanje. Međutim, tu je dragocena pomoć stručnog lica, posebno kod složenih sklopova vozila, pri čemu veštak kao vešt saradnik upućuje sud na to da kaže u koju kategoriju vozila spadaju vozila koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi. To je naročito uočljivo kod teretnih vozila, sa ili bez prikolica, kod autobusa, i tsl.

Zadatak veštaka je da utvrdi sve tehničke karakteristike priključnog vozila, kao i opterećenost, kako bi iz toga odredio gornju granicu kočionog koeficijenta.

Dakle, na vreme reagovanja, koje predstavlja pravno pitanje, utiču „faktor vozač“ i „faktor vozilo“ odnosno „kočioni sistem“, na koja pitanja odgovore mogu dati jedino veštaci saobraćajno-tehničke struke.

Opasne situacije su dinamične kategorije. One su se vremenom menjale i bile sve složenije. Kako su se razvijale automobilska industrija i putna infrastruktura, to su i opasne situacije postajale složenije. To je potpuno razumljivo. Tim pre, sve je teže postaviti i odrediti granicu između pravnih i saobraćajno-tehničkih pitanja kod utvrđivanja činjenica vezanih za opasnu situaciju. To je naš zadatak i to moramo da pratimo.

Tako na primer, u novim tehnologijama auto-industrije razvijaju se sistemi koji dovode u pitanje dosadašnje načine veštačenja po pitanju vremena reagovanja.

Naime, u vozila se sve više ugrađuju elektronski uređaji koji prepoznaju „opasnu situaciju“ i reaguju znatno brže od vozača. Na ovaj način je moguće smanjiti vreme reagovanja prosečno obučenog vozača, a i konkretnog vozača u znatnoj meri ispod 1 sekunde. To dalje implicira da takvi pronalasci u značajnoj meri dovode u pitanje dosadašnja razgraničenja pravih od saobraćajno-tehničkih pitanja kod vremena reagovanja.

6. OBLICI OPASNOSTI SA RAZGRANIČENJEM PRAVNIH I SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIH ELEMENATA

Dakle, pojam opasne situacije u svojoj osnovi sadrži opasnost. Ta opasnost u sebi sadrži i pravna i saobraćajno-tehnička pitanja.

Sa druge strane, ta opasnost koja je u postojanju u osnovi opasne situacije, opet se mora razlikovati od opasnosti kao posledice krivičnog dela.

Pod posledicom krivičnog dela, podrazumeva se promena proizvedena u spoljnjem svetu, koja se može pojaviti u dva oblika, kao povreda i kao ugrožavanje. Povreda označava posledicu krivičnog dela kod koje se promena u spoljnjem svetu sastoji u uništenju ili oštećenju nekog pravnog dobra. Ugrožavanje označava onu posledicu krivičnog dela kod koje se promena u spoljnjem svetu sastoji u stvaranju opasnosti, odnosno u mogućnosti da se prouzrokuje povreda.

Postoje dve vrste opasnosti kao posledice krivičnog dela i to: apstraktna i konkretna.

Dakle, i apstraktna i konkretna opasnost predstavljaju mogućnost oštećenja ili uništenja zaštićenog pravnog dobra. Razlika između ove dve opasnosti je samo u kvalitetu ispoljavanja. Ukoliko je intenzitet opasnosti niži, tj. ukoliko je stepen verovatnoće za nastupanje povrede manji, reč je o apstraktnoj opasnosti. Sa porastom stepena verovatnoće, opasnost biva sve izvesnija, tako da u određenom trenutku prerasta u konkretnu opasnost. Konkretna opasnost izrasta iz apstraktne i samo je njen nastavak u uzročnom lancu.

Kada se utvrđuju apstraktna ili konkretna opasnost kao posledice krivičnog dela, mora se naglasiti da su to čisto pravna pitanja i njihovo rešavanje je u isključivoj nadležnosti sudova, koji kad-kada greše pa u pogledu istih traže izjašnjenje veštaka saobraćajno-tehničke struke.

Za razliku od toga, kada se utvrđuje opasnost ali ne kao posledica krivičnog dela, već kao baza opasne situacije, tada je sudovima dragocena iskustvena i stručna pomoć veštaka.

7. RAZGRANIČENJA PRAVNIH I SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKIH ELEMENATA KOD UTVRĐIVANJA ODGOVORNOSTI

Naime, kad se sa saobraćajno-tehničkog aspekta utvrdi postojanje i karakteristike konkretne opasne situacije i tehnička mogućnost izbegavanja nezgode tada se nailazi na pravni teren u kome sud utvrđuje njenu „predvidljivost ili ne predvidljivost“, a potom, da li je neko imao obavezu da u toj i takvoj opasnoj situaciji reaguje u smislu izbegavanja saobraćajne nezgode i da li je neko od učesnika kršio propise o bezbednosti saobraćaja što mu se može pripisati u krivicu.

Dakle, opasna situacija, npr. za vozača jeste takva putna situacija u kojoj on mora iznenadno preduzeti mere za sprečavanje saobraćajne nezgode ili u najgorem slučaju za ublažavanje posledica. Da bi se uopšte moglo razmatrati pitanje njegove krivične odgovornosti opasna situacija mora biti takva situacija da je vozač imao mogućnost da je uoči, bilo neposrednim njenim zapažanjem, bilo opažanjem indicija za nju. Utvrđivanje činjenica da li konkretni vozač (okrivljeni) može da vidi ili ima razlog da predvidi opasnost (prepreku) predstavlja set pitanja koja spadaju u isključivu nadležnost suda. To se može smatrati utvrđivanjem subjektivne mogućnosti uočavanja ili predviđanja opasne situacije i to je zadatak suda. Za razliku od toga, postoji i tzv. objektivna mogućnost uočavanja ili predviđanja, a time se bave isključivo veštaci kao stručna i specijalizovana lica.

Analizirajući sudske postupke koji se bave procesuiranjem saobraćajnih nezgoda događa se da sud postavlja pitanje veštaku o tome – da li je vozač mogao ili nije mogao predvideti prepreku (opasnost)?

Time se olako prelazi preko veoma važnog postulata koji nalaže da se veštaku može postaviti samo pitanje o tehničkim momentima nastanka opasnosti tj. realne prepreke.

To bi u praksi značilo da će veštak npr. utvrditi vreme kada je kod vozila na mehanizmu za upravljanje došlo do kvara, šta je uzrok te pojave, da li je efekat te pojave bio vidljiv ili se i u kom momentu mogao zapaziti.

Utvrđivanje trenutka kada je vozač morao i mogao predvideti nastanak saobraćajne nezgode ulazi u isključivu nadležnost suda.

Utvrđivanje trenutka kada je vozač imao tehničku mogućnost da spreči saobraćajnu nezgodu spada u kompetenciju veštaka.

Veštačenje samo pomaže sudu da dobije neophodne i iscrpne informacije o saobraćajnoj situaciji, o stanju vozila i objektivnim mogućnostima uočavanja ili predviđanja, a sve sa ciljem da sud pouzdano utvrdi sledeće pravno relevantne činjenice:

- da li je konkretni vozač (okrivljeni) imao mogućnost da u baš toj situaciji vidi prepreku ili je imao razloga da je predvidi,
- u kom trenutku je konkretni vozač morao videti ili imao razloga predvideti prepreku, tj. opasnu situaciju, tj. od kog trenutka opasna situacija prelazi u verovatan nastanak saobraćajne nezgode stvarajući obavezu konkretnom vozaču da preduzme drugačiji režim vožnje, i
- da li konkretan vozač u konkretnoj opasnoj situaciji postupao protivno propisima o bezbednosti saobraćaja na putevima.

Prema tome, veštak utvrđuje objektivnu a ne subjektivnu mogućnost predviđanja tj. veštak se ne bavi predviđanjem konkretnog okrivljenog nego svakog vozača. Veštak daje odgovor na pitanje – da li bi date okolnosti dopuštale svakom standardnom vozaču da pravilno oceni prepreku – opasnost?

Važno je naglasiti, da upravljanje vozilom predstavlja vid realne delatnosti. Međutim, vozač nije obavezan samo da pravilno koči ili daje gas. On je dužan da, pored ispravnog obavljanja motornih pokreta, ispravno misli i predviđa u datoj situaciji.

Napred navedeno samo dodatno pokazuje da se od vozača zahteva ispravna motorika i ispravna misao tj. predviđanje u datoj situaciji. Od vozača se zahteva da i njegove misaone operacije moraju biti takođe pravilne.

Kod utvrđivanja činjenica – da li je vozač mogao predvideti nastupanje štetnih posledica, sud bi morao pred veštaka da postavi dva zadatka.

Prvo, veštak bi trebao da odgovori da li bi prosečni vozač srednje kvalifikacije i iskustva mogao da predvidi nastupanje posledica i drugo, veštak bi trebao da na bazi svog stručnog znanja, iskustva i veštine, iskaže svoju procenu konkretnog vozača u odnosu na prosečno obučenog vozača.

Nakon toga, sud primenjuje subjektivni kriterijum i ocenjuje da li je dati vozač u konkretnoj saobraćajnoj situaciji mogao predvideti nastupanje štetnih posledica.

Ako veštak utvrdi da vozač srednje kvalifikacije, sa prosečnim iskustvom nije mogao da predvidi nastupanje štetnih posledica, a potom, sud utvrdi da to nije mogao predvideti ni dati vozač („okrivljeni“) u konkretnoj saobraćajnoj situaciji onda taj vozač nije kriv, jer uzročna veza nije skrivljena.

Evidentno je da se na bazi napred utvrđenih činjenica donosi oslobađajuća presuda. Sva-ka eventualna greška, u napred navedenom domenu, imala bi dalekosežne posledice po istinu i bazno načelo „da niko nevin ne bude osuđen“.

Sam po sebi se nameće zaključak o ogromnoj važnosti razgraničenja pravnih od tehničkih pitanja kod opasne situacije. Osnovan je zaključak da su to za sud svojevrsne pravne zamke u postupku utvrđivanja činjeničnog stanja kod saobraćajnih nezgoda u drumskom saobraćaju. Kod takvih dualističkih pitanja, gde se latentno prelivaju nadležnosti suda i ovlašćenja veštaka, zaključujemo da se treba rukovoditi principom – veštačenje nije pravilo, već izuzetak.

8. MOGUĆNOST PREDVIĐANJA NASTANKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Baveći se delikatnom temom razgraničenja pravnih od saobraćajno-tehničkih pitanja, može se izvesti zaključak da je neophodno napraviti jasnu razliku između predviđanja koja su moguća kod učesnika u saobraćaju.

Kod saobraćajnih nezgoda na putevima postoje dve vrste predviđanja i to:

1. tehnička i
2. krivično-pravna predviđanja.

Kompetencije saobraćajno-tehničkih veštaka su u domenu utvrđivanja tehničkih predviđanja, dok u nadležnosti suda moraju biti krivično-pravna predviđanja. suda.

Dakle, sa pravnog stanovišta, smatraju se posebno važnim zaključci koji se odnose na utvrđivanje momenta u kome je vozač ili drugi učesnik u saobraćaju kao okrivljeni:

1. morao da predvidi nastanak saobraćajne nezgode,
2. mogao da predvidi nastanak saobraćajne nezgode,
3. imao razloga da vidi ili očekuje nastanak saobraćajne nezgode.

Pitanje predvidljivosti kod saobraćajnog delikta i njegovo rešavanje spada u isključivu nadležnost suda.

Potrebno je ukazati da se ovde radi o utvrđivanju obaveze, a obaveznost je pravna kategorija, koja je povezana sa utvrđivanjem mogućnosti da učesnik u saobraćaju predvidi štetne posledice, što spada u domen obeležja vinosti. Iz tih razloga to ne može spadati u nadležnost veštaka, koji može da rešava samo tehničke, a ne i pravne probleme.

Međutim, iako se radi o utvrđivanju pravnih pitanja, sudu je potrebna specifična pomoć stručnog lica – veštaka.

Naš stav je da veštak tada utvrđuje objektivnu mogućnost predviđanja.

To znači da veštak svoje tvrdnje vezuje za svakog vozača (ili svakog učesnika u saobraćaju) a ne za konkretnog okrivljenog. Veštak se bazira na objektivnim okolnostima i na osnovu toga treba da pruži sudu odgovor na pitanje – da li bi date okolnosti omogućavale

svakom prosečno obučenom vozaču (ili učesniku u saobraćaju) da pravilno oceni prepreku – opasnost?

Utvrđivanje činjenice da li je konkretni vozač mogao da vidi prepreku tj. opasnu situaciju jeste pravno pitanje koje rešava sud, ali se odgovor dobija poređenjem sa prosečno obučanim vozačem što predstavlja saobraćajno-tehničko pitanje i u nadležnosti je veštaka.

Prema tome:

1. predviđanje nastanka saobraćajne nezgode jeste predviđanje štetnih posledica/deo vinosti/(nadležnost suda),
2. objektivna mogućnost predviđanja nastanka saobraćajne nezgode tj. prosečno obučenih i sposobnih vozača (nadležnost veštaka),
3. subjektivna mogućnost predviđanja nastanka saobraćajne nezgode, tj. konkretnog vozača učesnika saobraćajne nezgode (nadležnost suda)

9. MOGUĆNOST IZBEGAVANJA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Slične zaključke trebalo bi izvesti i kada se radi od utvrđivanju odlučne činjenice – da li je vozač (ili drugi učesnik u saobraćaju koji ima status okrivljenog) mogao izbeći saobraćajnu nezgodu.

To spada u isključivu nadležnost suda, jer ako veštak (a ne sud) utvrdi da je vozač mogao izbeći saobraćajnu nezgodu, onda je to suprotno načelu zakonitosti u sudskom postupku.

Veštak kao stručno lice može samo da utvrdi postojanje tehničke mogućnosti za izbegavanje nezgode. Sve ostalo je u nadležnosti suda. Međutim, ovde su neophodna i dodatna objašnjenja.

Utvrđivanje mogućnosti za izbegavanje saobraćajne nezgode (nadležnost suda) zahteva:

1. utvrđivanje uslova realne nezgode (nadležnost veštaka),
2. utvrđivanje postojanja (ili nepostojanja) tehničkih uslova za izbegavanje saobraćajne nezgode (nadležnost veštaka) i
3. utvrđivanje mogućnosti za izbegavanje saobraćajne nezgode kod konkretnog vozača (nadležnost suda).

Naime, ako se opasna situacija, sledom kasnijih događanja, tj. dinamikom i prelaskom iz jedne u drugu poziciju, pretvori u saobraćajnu nezgodu, onda opasna situacija predstavlja deo realne nezgode (nadležnost veštaka).

Izvršenom analizom realne nezgode ostvaren je samo prvi deo zadatka koji je postavljen pred veštaka, obzirom da veštak još nije u mogućnosti da odgovori na zahtev suda i pitanje – pod kojim bi uslovima bilo moguće izbeći nezgodu?

Drugi deo analize nezgode sprovodi se utvrđivanjem uslova pod kojima bi trebalo da se vrši provera mogućnosti izbegavanja nezgode, a potom za utvrđene uslove proveriti po vremenskom ili prostornom kriterijumu da li bi bilo moguće izbeći saobraćajnu nezgodu (nadležnost veštaka).

Treći deo analize predstavlja utvrđivanje mogućnosti za izbegavanje saobraćajne nezgode kod konkretnog vozača (nadležnost suda).

To dalje znači, da i kada veštak utvrdi da je vozač mogao, sa tehničkog stajališta, sprečiti nastupanje saobraćajne nezgode, to ne znači da je on i kriv za saobraćajnu nezgodu, jer su tu mogućnost možda stvorile isključivo subjektivne ili neke objektivne okolnosti koje se nalaze van tehničkih uslova. Te okolnosti koje su izvan tehničkih, mora da utvrđuje sud. Sa druge strane, kada je veštak utvrdio tehničku nemogućnost da vozač spreči saobraćajnu nezgodu, to u većini slučajeva znači da će sud utvrditi njegovu nevinost.

Međutim, moguće su i situacije u kojima je veštak utvrdio tehničku mogućnost da se izbegne saobraćajna nezgoda, ali da sud na bazi drugih dokaza utvrdi da vozač nije bio u stanju da reaguje (npr. može se utvrditi da je u tom momentu vozač na trenutak izgubio svest, što može biti posledica nekog oboljenja).

To samo govori u prilog teze da se postojanje ili nepostojanje tehničke mogućnosti za izbegavanje nezgode ne sme neposredno vezati sa vinošću, tj. odgovornošću okrivljenog vozača.

10. RAZGRANIČENJE NADLEŽNOSTI SUDA I VEŠTAKA PRI UTVRĐIVANJU UZROČNE VEZE

Pojam opasne situacije može se posmatrati i sa aspekta uzročne veze. Sa sudskog stanovišta mora se utvrditi postojanje ili nepostojanje skrivljenosti uzročne veze između propuštanja propisanog ponašanja učesnika i nastale nezgode. Skrivljenost je pravni pojam. Zbog toga, utvrđivanje uzročne veze predstavlja isključivo pravno pitanje u nadležnosti suda.

Međutim, vredno je pomena da brojni autori razlikuju dve vrste uzročnosti:

1. u tehničkom smislu (nadležnost veštaka),
2. u krivično-pravnom smislu (nadležnost suda).

Uzročna veza postoji samo onda kada se propuštena radnja ne može u mislima eliminisati a da time ne otpadne nastala posledica.

Kao uzrok se ima smatrati samo takvo ponašanje (činjenje ili propuštanje), koje se javlja kao jedan od neophodnih uslova za nastupanje štetne posledice.

Kada donosimo odluku o tome – da li postoji uzročnost – moramo je povezati sa ocenjivanjem protivpravnosti ponašanja (nadležnost suda).

Osnovno pravilo je da se ne sme uvažiti slučajna kauzalna veza (nadležnost suda), pri čemu tehničke elemente slučajnosti je pitanje za veštaka (nadležnost veštaka).

Slučajne uzročne veze se ne mogu uzimati u obzir (nadležnost suda). Uzročnost se mora povezati u krivičnom pravcu sa elementom protivpravnosti, pa se iz tih razloga ona ne može širiti u nedogled do apsurdna (nadležnost suda).

Auto-tehnički veštaci i sudije moraju striktno razlikovati tehničku uzročnu vezu od uzročne veze u krivično-pravnom smislu.

Utvrđivanje tehničke uzročne veze saobraćajne nezgode spada u nadležnost veštaka, a utvrđivanje uzročne veze u krivično-pravnom smislu pod kompetenciju suda.

Okolnost da su radnje – ponašanje vozača u procesu upravljanja motornim vozilom izazvale određene tehničke rezultate (sletanje vozila sa kolovoza, zanošenje, prevrtanje i td.) uslovljena je tehničkom uzročnom vezom (nadležnost veštaka).

Ako je ta ista radnja vozača, koja je protivna odredbama ZOBS-a (nadležnost suda), izazvala društveno opasne posledice opisane u pozitivnim krivičnim propisima (nadležnost suda i veštaka) – izvršena umišljajno ili nehatno, u takvom slučaju, uzročna veza između vozačevih radnji i nastupanja posledica ima krivično-pravni a ne slučajni karakter i postaje jedno od bitnih obeležja krivičnog dela.

Utvrđiti uzročnu vezu znači dokazati da je kršenje ZOBS-a bio neophodan uzrok nastupanja štetnih posledica (nadležnost suda).

Ovo kršenje se sastoji u nepoštovanju određenih pravila bezbedne vožnje ili šire, bezbednog odvijanja drumskog saobraćaja.

Zbog toga, a radi utvrđivanja uzročne veze, između kršenja pravila ZOBS-a i društveno opasnih posledica valja rešiti pitanje: da li bi potpuno poštovanje pravila ZOBS-a preduredilo saobraćajnu nezgodu?

Ovo je pitanje i za sud i za veštaka. Veštaci bi trebalo da razjasne saobraćajno-tehnički aspekt, tj. kako izgleda vožnja ili drugi oblik učestvovanja u saobraćaju u konkretnoj saobraćajnoj situaciji pod uslovom da su poštovani propisi i da li bi možda i tada došlo do kontakta učesnika. Ocenu tog dela nalaza veštaka daje sud.

U potvrdnim slučajevima uzročna veza postoji. Ako je odgovor na postavljeno pitanje negativan, tada uzročna veza ne postoji.

Uzrok opasnih posledica je samo onaj faktor koji je vremenski prethodio njihovom nastupanju, ali ni svaki takav faktor nije uzrok opasne situacije, nego samo onaj koji je neophodan uslov (bez kog saobraćajna nezgoda ne bi nastala, uprkos postojanju drugih uslova koji pogoduju njenom nastanku). Ako je saobraćajna nezgoda mogla nastati i nezavisno od same kritične radnje (činjenja, odnosno propuštanja), ova se prirodno i ne može pojaviti kao neophodan uslov (neposredni uzrok) te posledice. Ispitujući konkretnu uzročnu vezu, veštak, istražni sudija i raspravno veće istražuju jednu istu uzročnu vezu, tj. jedan isti uzročni lanac. Veštak ispituje u granicama svoje struke pojedine karike tog lanca u skladu sa sadržajem prirodno-tehničkih zakonitosti. Stručno lice istražuje pojedine operacije tehničkog karaktera. Dakle, veštak se ne kreće na nivou radnje – postupka u celini kao što to radi sud, nego samo se bazira na nivou radnji –tehničkih operacija.

Veštaka saobraćajne struke ne zanima činjenica kršenja prava, nego konkretni delujući faktor uzročne prirode (prebrza vožnja, tehnička neispravnost vozila, nepravilan način upravljanja vozilom, itd.). Odgovor veštaka se odnosi na specifičan tehnički uzrok a ne na kršenje prava tzv. "pravni" uzrok.

Veliki je značaj veštačenja od strane veštaka saobraćajne struke kod saobraćajnih nezgoda koje su izazvane radnjama više osoba ili višom silom bilo prirodnom, bilo tehničkom. Činjenje odnosno nečinjenje kritičnog subjekta biva u takvim slučajevima udaljeno od štetnih posledica čitavim lancem drugih pojava, koje ponekad suštinski menjaju smer uzročne veze, čineći je veoma složenom. Kršenje pravila ZOBS-a često, samo po sebi, ne dovodi do nastanka saobraćajne nezgode, nego je neretka pojava da ono stvara uslove za delovanje drugih faktora, koji se onda i pojavljuju kao njeni neposredni uzroci. Kao osnovni uzrok treba smatrati činjenje – nečinjenje učesnika saobraćajne nezgode koji je povredio normu ZOBS-a. Međutim, ta povreda propisa ne mora mesno (lokalno) i vremenski (temporalno) da se podudara sa nastalim posledicama. Tačnije, radnje drugih osoba su neposredno dovele do posledica. U takvim slučajevima je neophodno utvrditi da su radnje neposrednog uzročnika štetnih posledica postale moguće isključivo zbog nepoštovanja normi ZOBS-a od strane krivca. Kada veštak u analizi uzročnih veza dođe do zaključka da bi

poštovanje pojedinih pravila ZOBS-a potpuno isključilo nastanak nezgode, takvo njegovo mišljenje otkriva osnovni uzrok saobraćajne nezgode.

Primeri iz prakse pokazuju da veliki broj slučajeva kroz analizu veštaka tzv. tehničkih uzroka nezgode, istovremeno znači i otkrivanje osnovnog uzroka, tj. radnji subjekta koji je prekršio pravila ZOBS-a. Međutim, često se tehnički uzrok ne podudara sa osnovnim uzrokom, jer se ovaj poslednji određuje njegovim pravnim značenjem, koje analizira jedino sud.

Karakteristično je za krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja da utvrđivanje tehničke uzročne veze nije dovoljno u krivičnom postupku. Potrebno je više od toga, pa se mora rešiti pitanje – da li subjekt mogao preseći razvoj uzročne veze da je preduzeo mere u skladu sa pravilima koje propisuje ZOBS-a.

Prirodna tehnička uzročna veza ne znači već i skrivljenu vezu. Krivično pravo poznaje takvu uzročnu vezu kod koje je još i dokazano da je preduzimanje traženih radnji moglo sprečiti nastupanje štetnih posledica. Kako se svaka uzročna veza ne može predvideti (niti postoji takva dužnost) tehnička uzročna veza između radnji upravljanja mehanizmima vozila i tehničkih rezultata tog delovanja ne sme se mešati sa neophodnom uzročnom vezom između društveno-opasnog dela i nastalih štetnih posledica. Ipak, ne sme se zaboraviti da tehničko predviđanje predstavlja sastavni deo krivično-pravnog predviđanja.

Pitanje uzročne veze mora se rešavati u svakom konkretnom slučaju. Teorija poznaje više metoda za utvrđivanje uzročne veze. Svakako, najpoznatiji je metod misaone eliminacije. Često se u literaturi sreće i naziv „hipotetičko eliminisanje“. Osnovna karakteristika tog metoda je da se iz zbira pretpostavki koje imaju uzročno značenje, u mislima isključuje tj. apstrahuje ona radnja koja zanima ispitivača (npr. stvarna brzina vožnje). Ako se pri tome pokaže da događaj ne bi nastupio ili bi se odigrao u drugačijem vidu od stvarnog, to potvrđuje da je baš ta radnja (stvarna brzina vožnje) uzrok događanja saobraćajne nezgode.

Za slučaj da se u istraživanju pokaže da bi događaj nastao onakav kakav se i zbio i bez te radnje, onda se uzima da između te radnje i događaja nema kauzalne veze.

Dakle, sudovi su obavezi da uz pomoć veštaka utvrde ne samo činjenice od opasne situacije do nastupanja zabranjene posledice već i da daju obrazloženje postojanja uzročne veze.

Ukoliko usvojimo ovakve metode za razgraničenje pravnih od saobraćajno-tehničkih pitanja kod opasne situacije stvorili smo dovoljnu osnovu da se može doneti sudska presuda koja će na zakonu opstati.

Poenta svih naših napora da izvršimo razgraničenje pravnih od saobraćajno-tehničkih pitanja kod opasne situacije jeste da smo time mogućnost greške sveli na najmanju moguću meru.

11. ZAKLJUČAK

Svako drugo prekoračenje granica, mimo napred opisanih, bilo da ih učini sud ili veštak, ne može se smatrati bitnom povredom krivičnog postupka u smislu Zakonika o krivičnom postupku, pa time ni biti razlog za ukidanje sudske odluke.

LITERATURA

- [1] Stojanović Z., Komentar krivičnog zakonika, treće dopunjeno izdanje, Beograd, 2009. god.
- [2] Radovanović D., Opasna situacija u saobraćaju kod krivičnih dela ugrožavanja javnog saobraćaja, potreba definicije sa krivično-pravnog aspekta i složene saobraćajne situacije, Zbornik radova sa X simpozijuma Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju, Zlatibor, 2011.
- [3] Vujanić M., Okanović D., Božović M., Nastanak opasne situacije, pojam i definisanje graničnih slučajeva, Zbornik radova sa IX simpozijuma, Opasna situacija i verodostojnost nastanka saobraćajne nezgode, Zlatibor, 2010.