

ŠTA UZROKUJE POJAVU POVEĆANOG BROJA VEŠTAČENJA KOJA SE OSPORAVALJU, PONAVLJAJU I OBNAVLJAJU I KAKO ONA UTIČU NA TOK I ISHOD POSTUPAKA

Radoslav Dragač¹

XIV Simpozijum
“Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju”

Rezime: Organi koji rešavaju sporove po šteti u saobraćajnim nezgodama i oni koji vode prekršajne i krivične postupke veštačenju pridaju veliku ulogu. Istraživanje prekršaja i nezgoda radi utvrđivanja propusta i počinioca koji se sumnjiče za nepoštovanje saobraćajnih pravila po podnetim prekršajnim nalogima i prijavama za ugrožavanje imovine i života ljudi, obavlja se prema propisanim postupcima i u velikom broju slučajeva obavljanjem veštačenja. Ako su veštačenja nepotpuna ili nestručno obavljena tad se donošenje odluke odugovlači, troškovi povećavaju, a donete odluke, koje se zasnivaju na osporavanim veštačenjima, se poništavaju. Zato je važno da se izbor veštaka obavlja prema težini i složenosti predmeta veštačenja i sposobnosti veštaka. Ako organ postupka vrši izbor veštaka vrši prema informacijama o sposobostima veštaka i složenosti predmeta veštačenja, postupci se efikasnije sprovode uz veštačenja koja se manje osporavaju i ne uzrokuju potrebu za dopunjavanjem i angažovanje drugih veštaka.

KLJUČNE REČI: UVIĐAJ SAOBRAĆAJNE NEZGODE, VEŠTAČENJE, VEŠTAK, STRUČNI SAVETNIK, UČESNICI SAOBRAĆAJNE NEZGODE, OŠTEČENI, OKRIVLJENI, ŠTETA PROUZROKOVANA U SAOBRAĆAJNOJ NEZGODI, LIKVIDACIJA ŠTETE, PROCENA ŠTETE

Summary: The bodies that resolve disputes by harming produced in road accidents and those leading civil and criminal procedures Expert attach great role. Research violations and accidents to determine the failure offender who is suspected of non-compliance with traffic rules submitted by prekršajnim orders and charges for endangering the lives and property of people is performed according to the prescribed procedures and in many cases performing expertise. If expert evidence is incomplete or incorrectly completed then the decision is delayed, costs increase and the conclusions that are based on disputed evidence, the void. It is therefore important that the selection of the expert performs according to the severity and complexity of the subject expertise and ability of individuals to whom it is entrusted. When the organ selection process carried out according to expert information about a skills expert and complexity of the case in which conducts expertise, operations efficiently implemented with the expertise that is less challenging and do not cause the need for recharging and njifovo obnavljajnje engaging other experts.

KEY WORDS: INVESTIGATION OF TRAFFIC ACCIDENT, EXPERTISE, EXPERT, EXPERT ADVISOR, PARTICIPANTS OF TRAFFIC ACCIDENT, DAMAGED, DEFENDANT, DAMAGE CAUSED IN TRAFFIC ACCIDENT, LIQUIDATION OF DAMAGE, ASSESSMENT OF DAMAGE.

1. UVOD

Svi oštećeni ili neosnovano pozvani na odgovornost nisu u mogućnosti da se izbore za svoja prava i zaštite od neosnovanih optužbi, jer nemaju mogućnost da angažuju punomoćnika -branioca pa se mire i sa pogrešnom odlukom prihvatajući sve štetne posledice, koje iz nje proizilaze. (novčana kazna, kazna zatvora, kažnjavanje zabranom upravljanja vozilom, kažnjavanje izricanjem kaznenih poena, umanjenom ili osporenom nadoknadom materijalne ili nematerijalne štete i dr.).

Da bi se obezbedila zaštita svih učesnika u saobraćajnim nezgodama treba poboljšati rad službi i organa koji vrše uviđaj saobraćajnih nezgoda i svih koji učestvuju (policija, advokati, veštaci, pravosudni organi, osiguravajuće organizacije i dr.) u raspravama po njima. Analizirani slučajevi nezgoda obrađeni u ovom radu ukazuju na opravdanost takve potrebe.

Veći broj veštačenja koja su obavili veštaci pojedinci se osporava pa se obnavljaju, a često se i sprovode nova veštačenja. Takvim postupcima odugovlači se donošenje odluke ili kad se ona donosi na osnovu dokaza izvedenih osporavanim veštačenjem, poništava je apelacioni sud. Ko, kad i kakve greške čini u obavljanju veštačenja, pokazuje se na primerima obređenim u ovom radu. Najdominantniji uticaj na uspešnost veštačenja ima kvalitet i broj podataka koji se dostavljaju veštaku za formiranje nalaza i mišljenja, odnosno davanja odgovora na pitanja organa postupka. Drugi najuticajni faktor je pravilan izbor veštaka. Treći uticaj ima redosled u obavljanju određene vrste veštačenja ili obavljanje komisijskih veštačenja sa stručnjacima različitih struka: saobraćajno-tehničke, medicinske, mašinske, kriminalističko-tehničke i dr. Opređenje da se izbor veštaka vrši prema najnižim troškovima i nagradi veštaka, uzrokuje loša veštačenja, zato što se na obradi slučaja ne utroši potrebno vreme i sredstva za istraživanja, pa se površnim radom čine previdi i propusti koji veštačenje čine bezvrednim, čak i štetnim.

2. METOD ISTRAŽIVANJA

Analizirani su slučajevi saobraćajnih nezgoda u kojima je obavljeno više veštačenja, koja su od strane odbrane osporavana podnescima sa određenim primedbama ili sa stručnim nalazom i mišljenjem stručnog savetnika. U svim analiziranim slučajevima proučavan je sadržaj celokupnog sudskog spisa sa svim podacima koji su dati veštacima koji su obavljali, dopunjavali ili usklađivali veštačenje. Razmatrane su i odluke koje su po njima donošene i poništavane i naredbe organa kojima je određivano veštačenje i biran veštak.

3. REZULTATI ISTRAŽIVANJA ANALIZIRANIH SLUČAJEVA

3.1. SLUČAJ (Nalet oborenog motocikla na bok automobila u manevru okretanja)

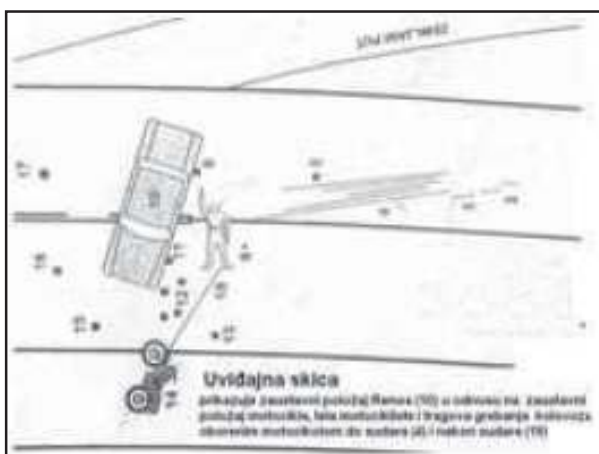
Vozač automobila je prvo osumnjičen za izvođenje polukružnog okretanja na nepreglednom delu puta (krivina) i preko neisprekidane razdelne linije. Na primedbe odbrane ustanovljeno je da je postojala dobra preglednost i da je polukružno okretanje vršeno na delu puta gde je isprekidana razdelna linija. Veštak to prihvata i koriguje svoj nalaz i mišljenje. Međutim, tužilac menja optužnicu tako što predpostavlja da se automobil nije kretao kolovozom već da je na njega zašao sa okolnog zemljanog terena. Tu pretpostavku zasniva na zaustavnom položaju učesnika nezgode. Odbrana to osporava ali organ postupka određuje rekonstrukciju sa učešćem

veštaka na kojoj treba proveriti mogućnost dospevanja vozila na sudarnu poziciju vožnjom kolovozom. Veštak i tužilac ne prave razliku između sudarnog i zaustavnog položaja vozila i ako odbrana na to ukazuje.

Vozilo se iz zaustavnog položaja opitnom vožnjom vraća unazad i pri tome zahvata deo zemljišta (bankinu) van kolovoza. To je za tužioca bio dokaz da se vozač nije kretao kolovozom već je na njega izašao ne propuštajući motociklistu. Sa tako izvedenim dokazom saglasio se veštak koji ne razlikuje sudarnu od zaustavne pozicije vozila pa je sud sankcionisao vozača automobila kaznom, zatvora jer je motociklista posle pada i klizanja kolovozom udario u bok automobila i zadobio povrede sa smrtnim ishodom.

Veštaku su bile predočene primedbe odbrane temeljene na pribavljenom mišljenju stručnog savetnika, ali se veštak nije o njima izjašnjavao. Tragovi klizanja oborenog motocikla do udara u automobil, tragovi klizanja u odbijanju posle udara do zaustavne pozicije motocikla, veštak ne vidi da bi na osnovu njih zaključio da mesto sudara i položaj učesnika nezgode na njemu ne odgovara zaustavnom položaju vozila i motocikla u kome su zatečeni nakon sudara. Zbog toga je izveden pogrešan zaključak o kretanju automobila, jer je iz sudarne pozicije vraćanjem vožnjom unazad angažovao kolovoz (vidi sl.1a, 1b, i 1c).

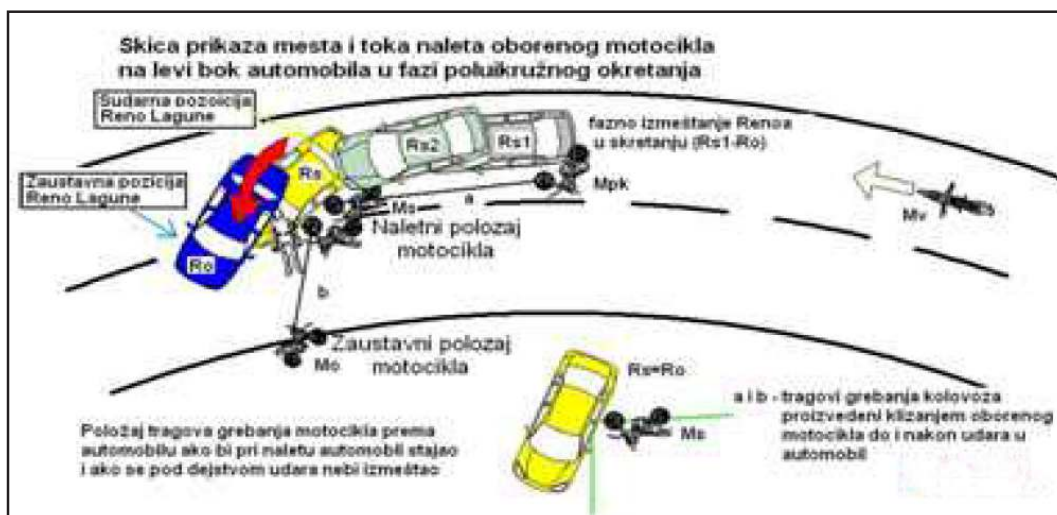
Veštačenje je obavljao veštak pojedinac (dva nalaza i sa dopunama, učešćem na glavnim pretresima i rekonstrukciji). Veštak je dipl.inž. struke u kojoj se ne izučavaju discipline vezane za veštačenje saobraćajnih nezgoda na putevima. Bez stečenog znanja iz poznavanja motor-nih vozila, dinamike i mehanike vozila, puteva, saobraćajne psihologije i dr. ne mogu se uspešno veštačiti slučajevi složenih vrsta nezgoda čime se mogu objasniti previdi koje je nesvesno činio veštak.



Slika 1.1.



Slika 1.2.



Slika 1.3.

3.2. Slučaj (Isklizavanje vozila sa puta, nalet na prepreke i prevrtanje sa stradanjem lica)

Automobil BMW sa šest mladih lica pri brzini od oko 110 km/h gubljenjem stabilnosti i upravljivosti isklizao je sa kolovoza i naletima na prepreke kosine zaseka se u povratnom kretanju ka kolovozu sa prevrtanjem, zaustavio na kolovozu. Tužilac sumnjiči vozača da je zbog nepriлагоđene i nedozvoljene brzine i vožnjom u alhoholisanom stanju bez posedovanja vozačke dozvole izgubio kontrolu upravljanja vozilom u krivini što je uzrokovalo nezgodu sa stradanjem lica u njoj.

Saobraćajno tehničko veštačenje urađeno je od komisije veštaka (2 veštaka) saobraćajne struke, koje je više puta dopunjavano zbog naknadno ispitivanih lica i primedbi odbrane ali veštaci nisu prihvatili primedbe odbrane i ostajali su pri osnovnom nalazu i mišljenju. Takvo neubedljivo i nepotpuno saobraćajno veštačenje iznudilo je obavljanje veštačenja Komisije veštaka naučne institucije na okolnost tehničke ispravnosti vozila i uzroka nezgode.

Veštaci su pri usaglašavanju saglasno zaključili da su sva oštećenja na vozilu posledica nezgode, da je vozilo bilo tehnički ispravno i da je vožnjom napustilo kolovoz, a da su potom pri naletima na prepreke i pri prevrtanju na vozilo proizvedena konstantovana oštećenja.

Stručni savetnik predložen od odbrane je utvrdio da je vozilo izgubilo stabilnost i upravljivost pri vožnji kolovozom zbog oštećenja na oslanjanju zadnjeg levog točka. Vozilo je nakon havarije na oslanjanju zadnjeg levog točka, iz normalne vožnje s destabilizovanim kretanjem isklizalo sa kolovoza gubeći stabilnost i upravljivost i mogućnost dejstva vozača na uređaje upravljanja vozilo stabilizuje i održi na kolovozu. Prema tome, nepredviđena i iznenadna havarija na vozilu u toku vožnje, uzrokovala je nezgodu čije posledice vozač nije mogao da spreči. Samo anlaziom lomova i oštećenja nastalih na vozilu Komisija veštaka mašinske struke, naučne institucije, nije mogla da utvrdi uzrok nezgode i momenat kad je došlo do havarije na vozilu, bez analize kretanja vozila po tragovima, koje su veštaci saobraćajne struke pogrešno identifikovali i tumačili u svom nalazu i mišljenju.

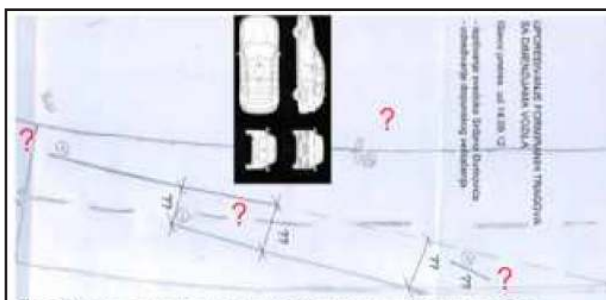
Saobraćajni veštaci su pogrešno tumačili ispravno fiksirane tragove na kolovozu u isklizavanju vozila nakon havarije i nisu sve tragove i otpale delove na putu isklizavanja i prevrtanja analizirali. Deo pokidane plastične obloge blatobrana na uviđajnoj skici označen br. 5 su prevideli, a trag paranja kolovoza (3) su dovodili u vezu sa grebanje auspuha, gubeći iz vida njegovu formu i pravac prostiranja i to da je sa tim tragom postojao i trag od otiska spiralne opruge (Sl.2.3) koji pri uviđaju nije naveden. U nezgodi, otpala spiralna opruga sa amortizerom nije na licu mesta nađena, jer je pažnja pri uviđaju bila koncentrisana samo na prostor gde je na kolovozu zatečeno prevrnuto vozilo. Naspram prednjeg dela vozila zatečen je otpali točak, čiji pregled na uviđaju nije obavljen, a iz glavčine točka video se ostatak polomljene pogonske poluosovine, a pripadnost točka nije određena, pa u analizi nezgode saobraćajni veštaci nisu ga ni obrađivali (Sl.2.4). Uvid u lomove oslanjajuće veze točka sa vozilom i tragove po kojima je vozilo isklizavalo sa kolovoza, mogli su se preispitivati nalazi veštaka u vršenom postupku usaglašavanja. Takav pristup u tom usaglašavanju veštaci nisu imali pa je razlog za isklizavanje vozila sa kolovoza pogrešno određen.

Saobraćajni veštaci su po formiranim tragovima ucrtali kretanje vozila gubeći iz vida da se razmak tragova menja i da ne odgovara razmaku točkova vozila koje ih je formiralo. Na Sl. 2.1 pretstavljeni su fiksirani tragovi na uviđaju, a na Sl. 2.2. prikazani su ti tragovi kako su ih obrađivali veštaci. Čak i kad je u ispitivanju kriminalističkog tehničara koji je skicirao i opisivao ove tragove veštacima to predočeno, oni nisu menjali svoj nalaz navodeći samo da su možda to bili tragovi od zanošenja. Ovo bez upuštanja u to šta je proizvelo zanošenje, ako je postojalo i kakve je položaje vozilo imalo na putu isklizavanja sa kolovoza. Ovako definisan tok kretanja vozila pri napuštanju kolovoza veštaci mašinske struke nisu dovodili u pitanje, jer su se smatrali nekopetentnim za to, pa su samo na osnovu analize oštećenja vozila utvrdili da su ona sveža i da su proizvedena pri naletu vozila na prepreke i prevrtanju, posle napuštanja kolovoza. Na sl. 2.5. prikazan je diferencijal vozila na kome se vidi deo polomljene pogonske osovine, a na glavčini točka ostao je drugi deo te osovine. Pri pregledu vozila nije všten pregled zadnjeg mosta

da bi se ispitala ispravnost sklopova i proverio uticaj na raskid sistema oslanjanja točka koji je proizveo destabilizovano i nekontrolisano kretanje vozila koje se bezbedno kretalo po kolovozu.

U nezgodi su dva lica od zadobijenih povreda na mestu nezode poginula, a četiri su zadobila teške telesne povrede. Automobil je vožen većom brzinom od dozvoljene (110 umesto do 80 km/h), njim je upravljalo lice bez vozačke dozvole, koje je ispit za vozača "B" kategorije položilo, ali mu dozvola nije izdata zbog zamene postojeće sa overenom "A" kategorijom. Uz to u automobilu je bilo 6 umesto 5 lica, ali je njihova ukupna težina je bila manja od maksimalno dozvoljene nosivosti vozila. Vozač je neposredno pre ove havarije pokazivao saputnicima sposobnost svog vozila i svoju umešnosti u upravljanju, vožnjom brzinom i do 200 km/h.

Veštačenjem su pogrešno sva oštećenja vozila dovedena u vezu sa naletima na prepreke posle isklizavanja vozila sa puta i ako su neka bila havarijska, proizvedena u vožnji i za posledicu imala gubitak stabilnosti i upravljivosti vozila, što je uzrokovalo nezgodu. Nije se postavljalo pitanje da li su i koji još faktori uticali na uzrokovanje ove nezgode. Ostala je sumnja da je nezgoda uzrokovana jedino zbog vožnje neprilagođenom i nedozvoljenom brzinom, prevozom većeg broja lica od registrovanih mesta u vozilu, vožnjom bez posedovanja vozačke dozvole i u alkoholisanom stanju (srednja alhoholisanost). Vožnja je duže trajala sa prisustvom nabrojanih faktora i bez da se gubila mogućnost za održavanje vozilu u stabilnom kretanju sa angažovanjem kolovoza. Gubitak stabilnosti i upravljivosti vozila je nastala pod dejstvom havarije (lomova na oslanjanju točka vozila) koja se nije mogla očekivati i predviđati da bi se nezgoda izbegla. Međutim, zbog brojnih prekršaja vozaču preti izricanje sankcije, sa procenom da je on uzrokovao nastalu nezgodu i da su utvrđena oštećenja proizvedena naletima vozila na prepreke van kolovoza.



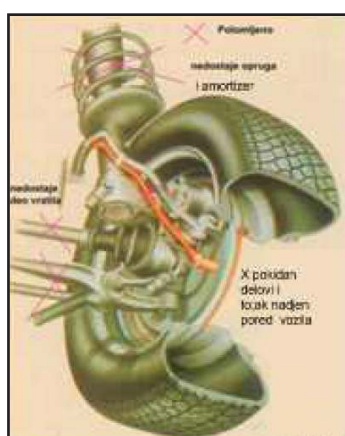
Slika 2.1.



Slika 2.2.



Slika 2.3.



Slika 2.4.



Slika 2.5.

3.3. Slučaj (Nalet na biciklistu koji nekontrolisanim skretanje iznuđuje reakciju vozača)

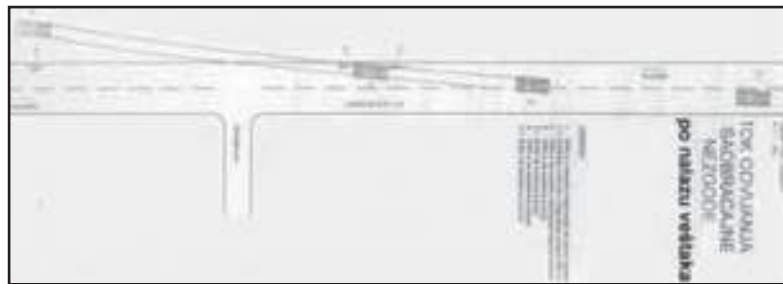
Biciklista je iz pravoliniskog kretanja duž puta bez signaliziranja namere i izviđanja situacije započeo skretanje ulevo, nakon što ga je pretekao prvi putnički automobil. Vršnim skretanjem biciklista je proizveo neočekivanu opasnost ispred drugog automobila koji ga je preticao. Na tu opasnost reagovao je vozač skretanjem udesno i kočenjem ali je biciklista po odustajanju od skretanja u povratnom kretanju ponovo zašao na putanju ispred automobila. Biciklistu koji je na škripu kočnice reagovao povratnim kretanjem, koje vozač nije očekivao pa nije uspeo da izbegne kontakt. Ovakvu verziju toka nezgode opisane od okrivljenog vozača automobila osporava veštak koji nalazi da je vozač iz drugih razloga odustao od preticanja bicikliste i skretanjem udesno sa kočenjem u vraćanju vozila na desnu traku prednjim desnim delom automobila udario u zadnji točak bicikla sa biciklistom. Veštak svoj nalaz bazira na proračunatom vremenu koje je biciklista angažovao u manevru skretanja i povratnog kretanja, koje određuje predpostavljenim načinom i brzinom izvođenja te radnje. Pri tome veštak prestrojavanje i izmicanje u izvođenju ovih manevara veštak računa na osnovu formula koje važe za izvođenje ovih operacija vožnjom automobila. Veštaci negiraju obavezu bicikliste da signalizira svoje skretanje i da se predhodno prestroji uz sredinu kolovoza za skretanje ulevo na priključnom putu sa leve strane.

Oba veštaka u prilazu analizi nezgode prave grešku što samo na osnovu tragova na kolo-vozu zaključuju o mestu i načinu sudara i ne koriste oštećenja i tragove koji su proizvedeni na automobilu i biciklu pri međusobnom sudaru i ne analiziraju povrede bicikliste i ako su one u obdukcionom zapisniku i nalazu medicinskog veštaka opisane. Na primedbe odbrane prvi veštak nije pružio ubedljive odgovore pa je i posle obnavljanja veštačenja sa njim određeno obaljanje novog veštačenja sa angažovanjem drugog veštaka. Drugi veštak, kao i prvi, pravi iste greške pa daje nalaz koji se ne razlikuje od nalaza predhodnog veštaka. Odbrana uz pomoć stručnog savetnika stavlja primedbe i na taj nalaz ali uz to sa relevantnom analizom materijalnih podataka potvrđuje uzrok i tok nastale nezgode po kazivanju okrivljenog vozača.

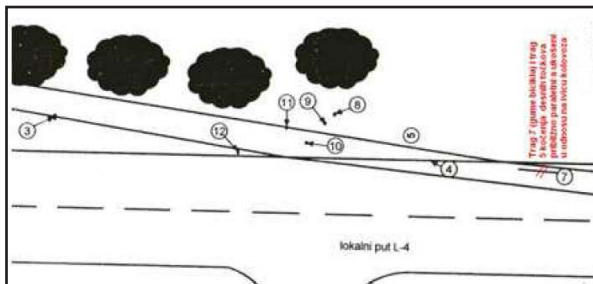
U ovoj nezgodi biciklista je skretanjem ulevo ispred automobila koji ga pretiče proizveo opasnost na koju je vozač reagovao ali nije mogao da izbegne sudar sa biciklistom, jer je skretanjem ulevo u odustajanju od isključivanja, povratnim skretanjem biciklista ponovo zašao na putanju ispred automobila, pa je sudar bio neizbežan. Na slikama 3.1; 3.2 i 3.3 pokazani su tragovi koji su pri uviđaju opisivani i skicirani. Skicom Sl.3.3. pokazan je način i mesto sudara po nalazima veštaka. Veštaci ne analiziraju oštećenja automobila i bicikla i povrede biciklistkinje kojima bi argumentovali ovakvu verziju sudara. Stručni savetnik to čini i nalazi da je bicikli udaren u zadnji točak desnom stranom čeonog dela aotomobila, što se argumentuje tragovima i oštećenjima na automobilu i biciklu. Biciklisti je polomljena desna podkolenica i nanete su mu brojne povrede na zadnjoj strani tela, jer je kontaktiran delovima automobila deformisani mudarima tela bicikliste u fazi sudara.

Za argumentaciju tog toka i mehanizma sudara odbrana pokazuje oštećenje bicikla (sl.3.4.), lokaciju povreda na telu bicikliste (Sl.3.5) i mehanizam kontaktiranja automobila sa biciklom i biciklistom kad se nalet ostvaruje kretanjem po kolinearim putanjama (Sl.3.6). Samo tad telo bicikliste udara u delove automobila na mestima (čeonu masku, poklopac motora, vetrobran i krov) koja se raspoređuju po liniji približno paralelnoj sa podužnom osovinom automobila (Sl.3.7 i 3.8). Samo tad bicikli i biciklista bivaju odbacivani u smeru kretanja automobila. Na slici 3.9 grafički su prikazani udari koji bi se ostvarivali po nalazu veštaka tj. slučaj ako bi automobil pod uglom u skretanju udario u zadnji točak bicikla koji se kreće pravoliniski duž puta. Tada bi u primarnom udaru točak bicikla bio povijen udesno, a u sekundarnom udaru bicikli bi levim bokom kontaktirao čeonu deo automobila, dok bi telo bicikliste u kontakte sa automobilom imalo po ukošenoj liniji sa desne ka levoj strani automobila (Sl.3.9:1, 2, 3 ili 3.9: 4, 5 i 6). Koristeći se ovim argumentima odbrana je na Sl.3.10 prikazala mesto i tok nezgode koji odgovara verziji po kazivanju optuženog vozača. Veštacima su pokazana oštećenja koja nastaju na biciklu kad ga automobil udara u sustizanju u zadnji točak i oštećenja kad je udar realizovan u bočnu stranu bicikla. Bicikli koji je vozila nastradala ima tipične deformacije koje odgovaraju udaru u zadnji točak pri sustizanju. Veštacima su stavljene primedbe na nalaz i zatraženo je izjašnjenje na

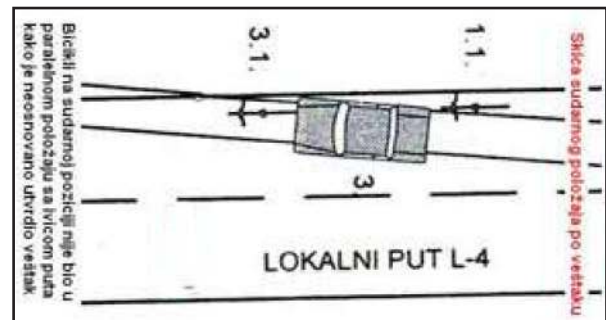
primedbe iz podnesaka odbrane. Veštaci treba pri izradi nove dopune svojih nalaza i pri usaglašavanju nalaza i mišljenja da razmotre povrede biciklistkinje, oštećenja bicikla i automobila i da se izjasne o stručnom nalazu i mišljenju sačenjenom od strane stručnog savetnika.



Slika 3.1.



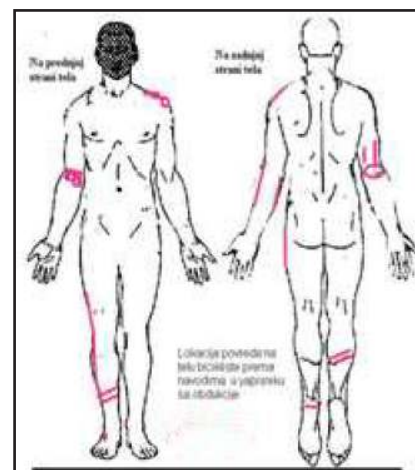
Slika 3.2.



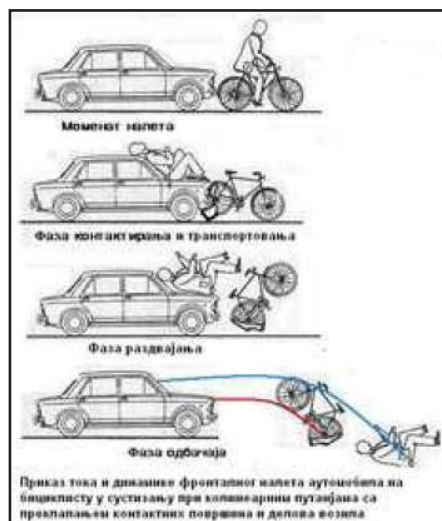
Slika 3.3.



Slika 3.4.



Slika 3.5.



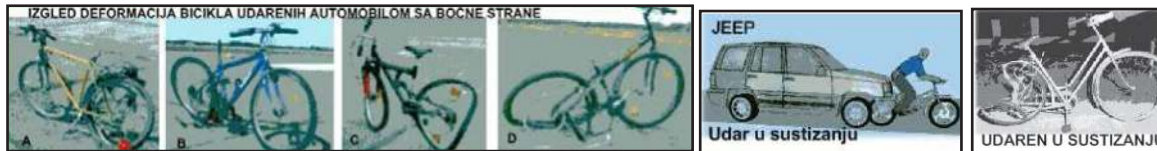
Slika 3.6.



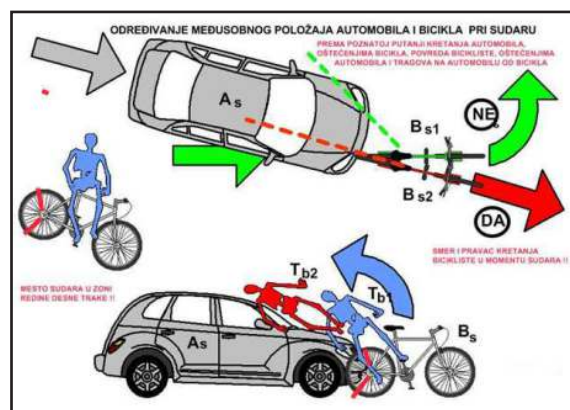
Slika 3.7.



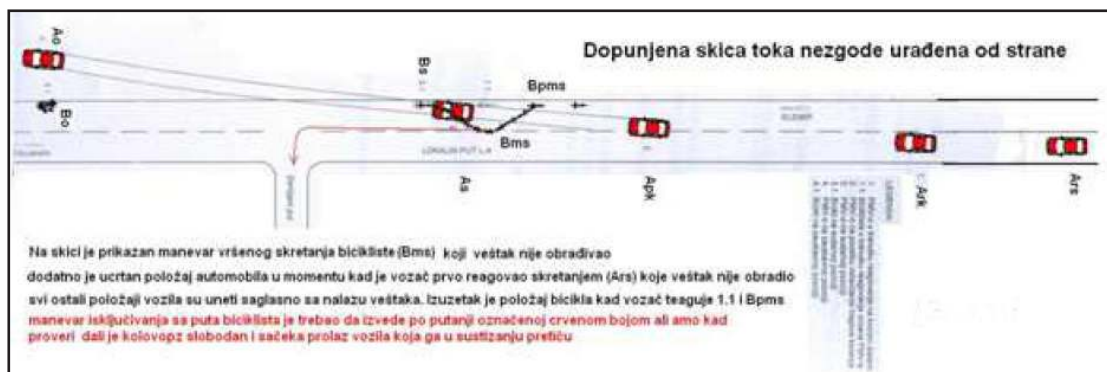
Slika 3.7.b



Slika 3.8.



Slika 3.9.



Slika 3.10.

3.4. Gaženje pešaka na obeleženom pešačkom prelazu

Vozač tegljača-cisterne zaustavio je vozilo ispred pešačkog prelaza da bi propustio pešaka koji je kolovoz ulice prelazio sa leve ka desnoj strani. Biciklista koji je vožnjom dospeo do pešačkog prelaza po kolovozu sa desne strane tegljača počeo je prelaznje kolovoza ispred zaustavljenog tegljača gurajući bicikl pored sebe. Vozač tegljača je pokrenuo vozilo po prelazu nakon prelaska pešaka koji je dolazio sa leve strane i naleteo je na pešaka koji je prelazio kolovoz dolazeći sa desne strane. Vozač ističe da ovog pešaka nije video jer mu nije bio u vidnom polju pri osmatranju kolovoza sa desne strane. Veštak je izveo opit i utvrdio da se sa sedišta vozača pešak visine nastradalog ne vidi kad se nalazi ispred kabine vozila. Po nalazu veštaka u ovakvoj situaciji nezgoda je bila neizbežna. Odbrana je angažovanjem stručnog savetnika

utvrdila da je vozač pokrenuo vozilo u trenutku kad je pešaku bio dužan da ustupi prvenstvo u prolazu. Položaj koji je tegljač imao pri zaustavljanju ispred pešačkog prelaza, onemogućavao je vozaču da sa sedišta iz kabine izviđa stanja na prelazu sa desne strane ispred tegljača ali on nije smeo da pokrene vozilo ako se nije uverio da je prelaz slobodan. Mogućnost za to uveravanje vozač je izgubio zato što je izabrao pogrešnu poziciju za zaustavljanje vozila ispred pešačkog prelaza. Tegljač je trebalo zaustaviti na poziciji sa koje bi vozač mogao pre pokretanja vozila da izviđa stanje na pešačkom prelazu i da vozilo ne pokreće ukoliko je prelaz angažovan od pešaka koji vrše prelaženje kolovoza ili imaju tu nameru. Opit koji je izveo veštak u proveru mogućnosti izviđanja iz kabine vozila je pogrešan jer je koristio lice koje vrši prelaženje kolovoza bez bicikla sa svoje leve strane kako je našao veštak. Veštak uz to ima stav da je vozač obavezan na izviđanje i propuštanje pešaka na prelazu dok on angažuje prelaz preko trake kojom se kreće tegljač. U konkretnom slučaju prelaz počinje od ivice trotoara tj. nalazi se i na desnoj traci iz koje je pešak počeo prelaženje kolovoza. Video snimkom je naknadno utvrđeno da je pešak započeo prelaženje kolovoza angažovanjem pešačkog prelaza pre pokretanja tegljača. Pešak nije mogao da predpostavlja da će se zaustavljeni tegljač pokrenuti tj. da ga vozač tegljača neće propustiti a sa njim nije ni mogao uspostaviti neku komunikaciju. Na upozoravanje lica iz okoline vozač tegljača zaustavio je vozilo iza pešačkog prelaza posle obaranja i gaženja pešaka i bicikla koga je pešak gurao.

Veštak je u nalazu izgubio iz vida obavezu vozača pri približavanju prelazu za pešake i pri prelaženju preko pešačkog prelaza. Nije pešak imao uticaj na izbor zaustavnog položaja tegljača koji ga je ometao da bezbedno prelazi već je vozač bio taj koji se zaustavio na pogrešno izabranoj poziciji sa koje nije mogao iz radne pozicije sa sedišta da kontroliše stanje na pešačkom prelazu.



Slika 4.1.



Slika 4.2.



Slika 4.3.



Slika 4.4.

3.5. Sudar vozila u procesu mimoilaženja

U procesu predstojećeg mimoilaženja vozač automobila u kome je prevoženo jagnje zašao je na svoju levu polovinu kolovoza. Vozač ususretnog vozila preduzima kočenje na svojoj polovini kolovoza. Kočeno vozilo formira duže pravolinisne tragove kočenja da bi na kraju pri otpuštanju kočnice naglo skrenulo ulevo i sudarilo se sa kočenim automobilom koji je prevezio jagnje i vraćao se na svoju desnu traku. Veštak je, koristeći raspoložive podatke, tačno izvedenim proračunom odredio brzine vozila i mesto sudara i položaj vozila. Međutim, veštak nije utvrdio razlog za gubitak stabilnosti i upravljivosti vozila Kombi po prestanku kočenja i zalaženja na levu polovinu kolovoza. U dužem kočenju očekujući vraćanje ususretnog vozila na svoju traku, pod dejstvom straha refleksno je vozač okretao točak upravljača ulevo bez dejstva na promenu pravca, a kad mu je ususretno vozilo oslobodilo traku, odustio je kočnicu pa je vozilo zanošenjem izgubilo stabilnost i upravljivost. U takvoj situaciji vozač kombi vozila nije mogao da izbegne sudar, jer na kratkom odstojanju nisu postojali uslovi da ga stabilizuje i održi na svoju polovinu kolovoza.

I ako je veštak tačno izračunao brzine, zaustavne puteve i vreme zaustavljanja za određene brzine on nije u vremensko prostornoj analizi odredio međusobne položaje vozila, pa je pogrešno zaključio da je nezgodu uzrokovao vozač Kombi vozila. Kad se vrati vozilo Panda kojim je prevezeno jagnje, po pravcu pružanja tragova kočenja, na poziciji koju je imalo u momentu reagovanja vozača kočenjem i skretanjem proizilazi da je ono tad bilo na svojoj levoj traci. Prema tome takvim postupanjem vozač vozila Panda je stvorio je opasnu situaciju kojom je uzokovana nezgoda. U nezgodi je nastradao vozač Pande sa jagnjetom koje je izgorelo u zapaljenom automobilu. Veštačenjem je trebalo utvrditi da li je vozač Kombi vozila uzrokovao nezgodu tj. da li je on vozeći svoje vozilo neprilagođenom brzinom izgubio kontrolu nad kretanjem svog vozila i time uzrokovao nezgodu, koju je vozač Pande izbegavao preduzetim kočenjem pri vožnji svojom stranom kolovoza.

Kraća dužina tragova kočenja Pande u odnosu na duže tragove kočenja Kombi vozila uticala je na veštaka da bez detaljnije provere položaja vozila na putu u momentu nastale potrebe za reagovanje kočenjem zauzima stav o uzroku nezgode.



Slika 5.1.



Slika 5.2.

4. DISKUSIJA

Objašnjenje za greške koji čine veštaci u formiranju nalaza i mišljenja ne može se dati analizom malog broja takvih slučajeva. Ono se nebi moglo uopštavanjem odnositi na rad svih veštaka. Veštaci nisu institucionalno organizovani da bi pratili i ocenjivali svoj rad i obezbeđivali uslove za njegovo unapređenje. Obavezu za praćenje i ocenjivanje rada veštaka ministarstvo pravde je prenelo na sudije koji imenuju veštake za obavljanje veštačenja. Taj mehanizam treba da podstiče veštake na savesno i stručno obavljanje veštačenja, pod uslovom da organi pravosuđa ocenjuju njihov rad i o tome podnose izveštaje ministarstvu. U praksi ovaj mehanizam još uvek nije uspostavljen pa i nema slučajeva da je neko od veštaka brisan sa liste sudskih veštaka zbog lošeg rada. Postoje slučajevi prigovora pojedinih veštaka da ih sudije izbegavaju, jer veštačenja poveravaju veštacima sa drugog područja. Međutim, interes za angažovanje dobrog veštaka ne ispoljava samo sudija koji ga određuje, jer u njegovom izboru imaju uticaj i drugi učesnici u postupku (tužilac, okrivljeni i advokati).

Uvođenjem stručnog savetnika omogućeno je strankama da u većem obimu proveravaju rad veštaka i da na taj način se ostvare veći uticaj na poboljšavanje rada veštaka.

Uslovi za izbor veštaka kod nas nisu dovoljni. Taj status se stiče uz minimalne uslove (stručne sprema i radnog iskustva) koji se dokazuju potvrdama, a ne proverom uz pripremu nastavu i polaganje ispita za sticanje licence veštaka. Za ovako značajnu oblast treba propisati uslove za sticanje i obnavljanje licence za veštake. Da bi se taj sistem mogao uvesti treba brojna pitanja regulisati i stvoriti uslove za izbor dovoljnog broja što kvalitetnijih veštaka.

Veštaci se moraju na svim nivoima strukovno organizovati da bi unapređivali svoj rad i obezbeđivali zaštitu svojih interesa.

Izdavanje sertifikata, uverenja ili potvrda o učešću na stručnim skupovima, simpozijumima, seminarima ne sme biti formalizovano i bez efekta u povećanju stručnosti učesnika. Nekompetentni obrađivači tema, obrada nerelevantne materije, pogrešna interpretacija i obrada određene tematike može više da šteti nego što će doprinositi povećanju stručnosti veštaka. Radovi koji se obrađuju (izlažu i potom objavljuju) moraju biti recenzirani od strane kompetentnih stručnjaka da ne bi imali štetno dejstvo.

Pokazani primeri grešaka koje se čine u radu na veštačenju ukazuju na potrebu bolje selekcije kadrova koji se imenuju za veštake. Postojeće imenovanje veštaka izvršeno je na osnovu prijave zainteresovanih bez ispita tj. provere osposobljenosti za rad na veštačenju pa se njim nije poboljšala stručna struktura veštaka. Nisu, niti mogu biti, svi jednako sposobni za obavljanje veštačenja, a sadašnji mehanizam u imenovanju veštaka i angažovanju na veštačenju nije unapređen i ne podstiče veštake da se stručno usavršavaju. Ukoliko zaživi mehanizam praćenja

i kontrole rada veštaka od strane pravosuđa i zainteresovanih stranaka, moglo bi se očekivati eliminisanje onih koji i ako to žele nisu sposobni da uspešno obavljaju veštačenje.

Često se veštačenje obavlja i ako nisu pri uviđaju i u predhodnom postupku prikupljeni svi potrebni podaci. Ne poštuje se redosled u izvođenu dokaza veštačenjem i ne određuje domen kompetencije veštaka pojedinih struka.

Na nepotpun, nejasno definisan predmet veštačenja i dati nalog za obavljanje veštačenja, veštak bi trebao da traži dopune i otklanjanje nedostataka pre obavljanja veštačenja, da bi izbegao primedbe na svoj rad.

Sve češće određeni Instituti i fakulteti za obavljanje veštačenja formiraju Komisije sa većim brojem članova bez označavanja njihove specijalnosti i potrebe za sastav komisije od 5 do 10 članova i u slučajevima kad sud to ne traži. Dobija se utisak da se to čini zbog uveravanja stranaka da se tad obezbeđuje veći kvalitet u radu. Međutim, analizom takvih nalaza veštaka utvrđeno je da se oni više puta dopunjavaju jer su nepotpuni, nejasni, neargumentovani i zasnovani na nestručnim osnovama. Nije garancija da će se uvek sa većim brojem stručnjaka sa titulom dr. nauka obezbediti kvalitetnija veštačenja.

Sve dok se ne promeni odnos prema veštačenju ne može se ostvariti ni veće poboljšanje. Brojni slučajevi lakših nezgoda mogu da se rasprave i bez veštačenja ali složeniji slučajevi teških nezgoda iziskuju veštačenje sa angažovanjem proverenih stručnih lica u obavljanju veštačenja bez obzira na teritorijalnu pripadnost i status (veštak pojedinac, veštak ustanove ili državnog organa).

5. LITERATURA

- [1] Arhiva veštačenih saobraćajnih nezgoda na zahtev tužilaštva i sudova u R. Srbiji, RMS group Beograd, 2009-2015.
- [2] Dragač, R., Inženjerski priručnik veštaka i stručnih savetnika za saobraćajne nezgode, RMS group, Beograd 2014.
- [3] Dragač, R., Đorđević, M., Kako se zaštititi od greške pravosudnih organa koji donose odluke u sudskim postupcima na osnovu pogrešnih veštačenja, Zbornik radova Savetovanja Saobraćajne nezgode, veštačenje, osiguranje, Zlatibor 2012.
- [4] Stanojčić, G., ZAKONIK O KRIVIČNOM POSTUPKU, "Poslovni biro" d.o.o. Beograd. 2011. Službeni glasnik Republike Srbije, 15. januar 2013.
- [5] ZAKON O BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA, Savremena administracija a.d. , Beograd, 2009., Službeni glasnik RS broj 41/09.
- [6] Dragač, R., UVIĐAJ I VEŠTAČENJE SAOBRAĆAJNIH NEZGODA NA PUTEVIMA,, Javno preduzeće "Službeni list SRJ", Beograd, 2007.
- [7] ZAKON O PREKRŠAJIMA, "Službeni glasnik RS", Beograd, 01.01.2007. godine
- [8] Grpa autora "SAOBRAĆAJNE NEZGODE: OSIGURANJE VOZILA, PROCENA ŠTETE, VEŠTAČENJE, TRANSPORT, ZASTUPANJE NA SUDU, OBRAZOVANJE", ZBORNICI RADOVA , Zlatibor, 2008, 2010, 2012. god.
- [9] ZAKON O SUDSKIM VEŠTACIMA, NARODNA SKUPŠTINA REPUBLIKE SRBIJE, 29.JUNA.2010.G., „SL. GLASNIK RS“ BR.45/10.
- [10] ZBORNİK RADOVA VII SIMPOZIJUMA O SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKOM VEŠTAČENJU I PROCENI ŠTETE, VRNJAČKA BANJA, 2009.
- [11] DRAGAČ, R., ĐORĐEVIĆ, M., TIPIČNI PRIMERI EKSPERTIZA SAOBRAĆAJNIH NEZGODA NA PUTEVIMA, JP. SLUŽBENI LIST SRJ, BEOGRAD.2007.