

# Uticaj grešaka uvidajne dokumentacije na nalaz i mišljenje veštaka

Tijana Ivanišević

Visoka tehnička škola strukovnih studija Kragujevac, Kragujevac, Republika Srbija, [tijana.ivanisevic@mail.com](mailto:tijana.ivanisevic@mail.com)

**Sažetak:** Za analizu saobraćajnih nezgoda, a u cilju definisanja propusta učesnika saobraćajnih nezgoda, potrebno je izvršiti detaljnu i uporednu analizu svih materijalnih elemenata iz Spisa, a samim tim i analizu uvidajne dokumentacije. Uvidajna dokumentacija predstavlja osnov za analizu saobraćajnih nezgoda i izradu Nalaza i mišljenja od strane veštaka saobraćajno – tehničke struke. Pouzdanost i preciznost analize saobraćajnih nezgoda i Nalaza i mišljenja veštaka u direktnoj je vezi sa kvalitetom uvidajne dokumentacije. U radu je prikazan uticaj grešaka uvidajne dokumentacije na Nalaz i mišljenje veštaka, na određivanje uzroka i okolnosti pod kojima su se dogodile saobraćajne nezgode, kao i uticaj grešaka uvidajne dokumentacije na definisanje propusta učesnika saobraćajnih nezgoda.

**Ključne riječi:** nalaz i mišljenje veštaka, uvidaj saobraćajnih nezgoda, greške.

Primljen / Received: 16. januar 2017. / January 16, 2017

Prihvaćen / Accepted: 30. januar 2017. / January 30, 2017

## UVOD

Poslovi vršenja uvidaja saobraćajnih nezgoda uređeni su skupom propisa, i to: Zakonom o bezbednosti saobraćaja, Zakonom o policiji, Zakonom o prekršajima, Krivičnim zakonom, Zakonom o krivičnom postupku i drugim propisima (Nešić et al, 2011). Međutim ovim propisima su regulisane samo vrste poslova, ali ne i konkretni poslovi. Zato se, počev od 23. novembra 2007. godine primenjuju obavezna instrukcija Ministarstva unutrašnjih poslova (MUP) kojom se uređuju konkretni poslovi, odnosno bliže se uređuje način postupanja policijskih službenika (i drugih zaposlenih u MUP-u) prilikom organizovanja i sprovođenja mera i poslova obezbeđenja lica mesta i vršenja uvidaja saobraćajnih nezgoda na putevima u Republici Srbiji (Nešić et al, 2011). Instrukcijom se reguliše postupanje na takav način da sprovođenje predmetnih poslova bude usklađeno sa propisima ali i pravilima struke i nauke i realnim mogućnostima (Nešić et al, 2011).

Uvidaj saobraćajnih nezgoda je sistem radnji kojima se u skladu sa odredbama zakona, opažaju, stručno obrađuju i u uvidajnoj dokumentaciji registruju i fiksiraju predmeti, tragovi i druge okolnosti značajne za razjašnjenje saobraćajne nezgode (Lipovac, 2008).

Uvidaj saobraćajnih nezgoda treba da omogući: analizu konkretne saobraćajne nezgode u cilju zadovoljenja pojedinačnih interesa i analizu stanja bezbednosti saobraćaja u cilju shvatanja postojećeg stanja i projektovanja optimalnih upravljačkih mera (Lipovac, 2008).

Vršenje uvidaja saobraćajne nezgode trebalo bi da obezbedi efikasan sudski proces u vezi saobraćajne nezgode. Cilj sudskog procesa je precizno i pouzdano utvrđivanje svih važnih okolnosti nastanka saobraćajne nezgode, a posebno propusta učesnika saobraćajne nezgode. Dakle, uvidaj je deo jedinstvenog sudskog procesa i samo tako ga treba tretirati (Lipovac, 2008).

Elemente uvidajne dokumentacije čine: Zapisnik o uvidaju saobraćajne nezgode, fotografije fotodokumentacije sa uvidaja saobraćajnih nezgoda, Skica lica mesta, Situacioni plan lica mesta saobraćajne nezgode, kao i ostali prilozi. Da bi veštak raspolagao sa preciznim podacima koji karakterišu lice mesta saobraćajne nezgode, neophodno je, između ostalog, da svi elementi uvidajne dokumentacije ispune načelo usaglašenosti, sveobuhvatnosti i objektivnosti (Lipovac, 2008). U praksi, u većini slučajeva, javlja se problem neusaglašenosti elemenata uvidajne dokumentacije, a što dovodi do neefikasnog, dugotrajnog i skupljeg sudskog procesa. Sa druge strane, neusaglašenost elemenata uvidajne dokumentacije, može dovesti do grešaka prilikom analize saobraćajnih nezgoda i definisanja propusta učesnika saobraćajnih nezgoda.

U radu prikazani su karakteristični primeri saobraćajnih nezgoda, kod kojih veštaci saobraćajno - tehničke struke, nisu mogli, a na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa (elemenata uvidajne dokumentacije) pouzdano i precizno utvrditi okolnosti nastanka saobraćajnih nezgoda, odnosno definisati propuste učesnika saobraćajnih nezgoda.

## GREŠKE UVIDAJNE DOKUMENTACIJE NA LICU MESTA NASTANKA SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Sve neophodne aktivnosti obezbeđivanja i fiksiranja lica mesta, koje uvidajna ekipa treba sprovesti, su definisane internim dokumentima MUP-a pod nazivom Obavezna instrukcija i Priručnik „Polijska obrada saobraćajnih nezgoda - obezbeđivanje lica mesta saobraćajnih nezgoda i vršenje uvidaja“ (Nešić et al, 2011).

Ne poštujući „proceduru“ koja je definisana Obavezanim instrukcijama i priručnikom „Polijska obrada saobraćajnih nezgoda - obezbeđivanje lica mesta saobraćajnih nezgoda i vršenje uvidaja“ dolazi do grešaka prilikom sačinjavanja elemenata uvidajne dokumentacije. Najčešće greške uvidajne ekipe prilikom sačinjavanja elemenata uvidajne dokumentacije jesu: neprecizna i nepotpuna Skica lica mesta saobraćajne nezgode, nepostojanje ucrtanih geometrijskih elemenata puta na Skici lica mesta saobraćajne nezgode, nepravilno primenjena metoda fiksiranja tragova na licu mesta nastanka saobraćajne nezgode, loš kvalitet slike, loš „ugao“ slikanja, izostavljanje fotografisanja pojedinih tragova saobraćajne nezgode, izostavljanje fotografisanja pojedinih oštećenja vozila učesnika saobraćajne nezgode itd.

### Neusklađenost elemenata uvidajne dokumentacije

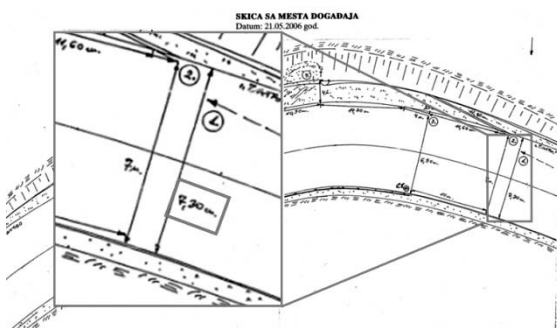
#### Primer br. 1

Primer saobraćajne nezgode, sa smrtnim ishodom, u kojoj je učestvovalo putničko motorno vozilo „MERCEDES“.

U Nalazu i mišljenju Komisija veštaka ISF<sup>1</sup>-a je navela: „... Analizom materijalnih elemenata iz Spisa, nalazimo neslaganost širine kolovoza ... na mestu nastanka saobraćajne nezgode u dokumentima iz Spisa. Naime, u Zapisniku, navedeno je: „... Na licu mesta put je širok 5 m ...“ (vidi Sliku br. 1), dok je na Skici lica mesta saobraćajne nezgode kotirana širina kolovoza 7,3 m (vidi Sliku br. 2), a na Zapisniku o glavnoj raspravi, navedeno je da je širina puta na mestu nastanka nezgode 7,3 m...“.

Na licu mesta put je širok 5 m, sa belom punom linijom i zabranom za preticanje i ograničenoj brzini od 60 km/č, krivina u levo bez naklona, dobrom preglednošću.

Slika 1.



Slika 2.

„...U Spisu nema podataka o izmerenom radijusu krivine, niti o preglednosti na mestu nezgode, a što se saobraćajno - tehničkim veštačenjem sa fotografija Fotodokumentacije ne može pouzdano, niti precizno odrediti, niti proceniti...“.

### Nepravilan način fiksiranja tragova sa aspekta merenja na Skici lica mesta

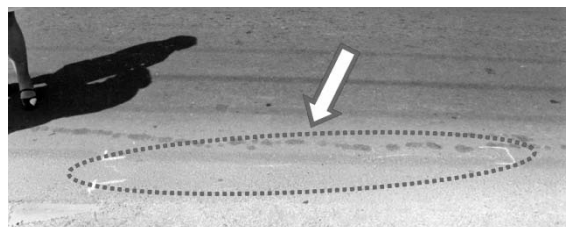
#### Primer br. 2

Primer saobraćajne nezgode, sa smrtnim ishodom, u kojoj su učestvovali teretno motorno vozilo i bicikl.

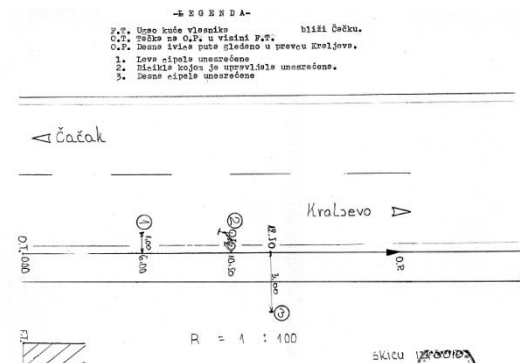
U Nalazu i mišljenju Komisija veštaka ISF-a je navela: „... U materijalnim elementima iz Spisa nalazimo neslaganje, a u vidu fiksiranja zatečenih tragova na mestu saobraćajne nezgode. Naime, na fotografiji Fotodokumentacije br. 3 je prikazano, a u Zapisniku u uvidaju navedeno: „... a ispod bicikla postoje i tragovi grebanja, koji se vide na fotografiji br. 4 i koji najverovatnije potiču od grebanja pedale bicikla i dužine su 1,90 mm...“, pri čemu ovi tragovi nisu ucrtani i fiksirani Skicom lica mesta (vidi Sliku br. 4 i Sliku br. 5)...“.



Slika 3.



Slika 4.



Slika 5. Skica lica mesta

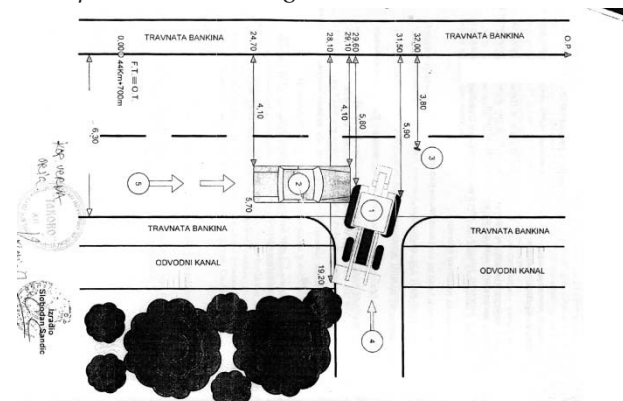
<sup>1</sup> Institut Saobraćajnog fakulteta, Saobraćajni fakultet, Beograd.

„ ... Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, **nije moguće pouzdano i precizno utvrditi mesto sudara**, pri čemu bi do pada BICIKL-a na kolovoz moralo doći unazad, od pozicije na kojoj započinju tragovi grebanja na kolovozu ... “.

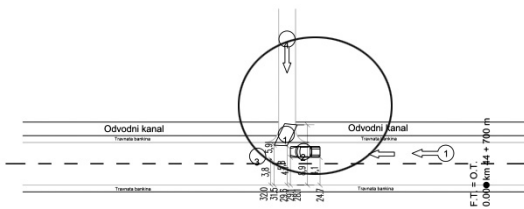
### Primer br. 3

Primer saobraćajne nezgode, sa telesnim povredama, u kojoj su učestvovali radna mašina marke „KRAMER“ i putnički automobil marke „MERCEDES“.

U Nalazu i mišljenju Komisija veštaka ISF<sup>2</sup>-a je navela: „ ... Na osnovu detaljne i uporedne analize podataka iz Zapisnika o uviđaju i Skice lica mesta, nalazimo da položaj MERCEDES-a i KRAMER-a ucrtan u Skici lica mesta ne odgovara merama iz Zapisnika o uviđaju, odnosno merama upisanim u Skici lica mesta. Naime, crtanjem Situacioni plana lica mesta nezgode u razmeri, a prema merama iz Zapisnika o uviđaju, odnosno merama upisanim u Skici lica mesta, nalazimo da na zaustavnim pozicijama ne bi došlo do preklapanja čeonog dela MERCEDES-a sa KRAMER-om (vidi Sliku br. 6. Skicu lica mesta i Sliku br. 7. Situacioni plan lica mesta nezgode) ... “



Slika 6. Skica lica mesta



Slika 7. Situacioni plan lica mesta nezgode

„...Imajući prethodno u vidu, **ne može se na osnovu uporedne analize oštećenja MERCEDES-a i KRAMER-a sa jedne i pozicija fiksiranih Zapisnikom o uviđaju sa druge strane, potvrditi da je došlo do sudara MERCEDES-a sa KRAMER-om** tako da u sudaru nastanu oštećenja poklopca motornog prostora i prednjeg levog blatobrana, jer prema zaustavnim pozicijama ne bi ni došlo do preklapanja čeonog dela MERCEDES-a sa KRAMER-om (vidi Situacioni

plan lica mesta nezgode), pa čeonu deo MERCEDES-a, a posebno prednji levi blatobran ne bi mogli biti oštećeni... “.

### Primer br. 4

Primer saobraćajne nezgode, sa smrtnim ishodom, u kojoj su učestvovali putničko motorno vozilo marke „MERCEDES“ i putničko motorno vozilo marke „BMW“.

U Nalazu i mišljenju Komisija veštaka ISF-a je navela: „...Tragovi grebanja, brisotine i deformacije se nalaze na prednjem čošku BMW-a (vidi sliku br. 8), a desno svetlo za maglu je otpalo sa vozila. Ostala oštećenja MERCEDES-a i BMW-a su vidljiva na fotografijama fotodokumentacije pa ovde neće biti ponovo i detaljno opisivana... “.

„...Detaljnomo i uporednom analizom oštećenja MERCEDES-a i BMW-a saobraćajno tehničkim veštačenjem se **ne može potvrditi da je došlo do sudara između MERCEDES-a i BMW-a**, a kako to navode vozač MERCEDES-a i vozač BMW-a... “.



Slika 8.

„...Naime, ako bi došlo do sudara prednjeg desnog dela MERCEDES-a sa prednjim levim točkom BMW-a, tako da prednji levi točak BMW-a bude "otkinut", tada bi i na prednjem desnom delu MERCEDES-a morala nastati oštećenja približno istog intenziteta (slika br. 9), a što ovde nije bio slučaj jer u prednjem desnom delu MERCEDES-a nema intenzivnih oštećenja... “



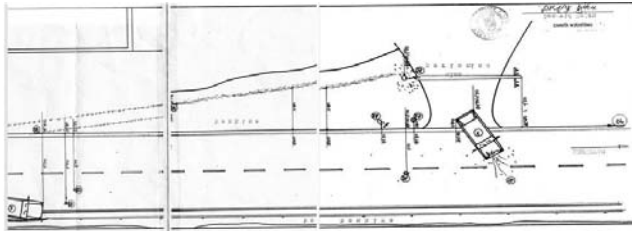
Slika 9.

„...Na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, saobraćajno-tehničkim veštačenjem **nije moguće pouzdano i precizno utvrditi okolnosti pod kojima se dogodila ova saobraćajna nezgoda**, pa će to Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobra-

<sup>2</sup> Institut Saobraćajnog fakulteta, Saobraćajni fakultet, Beograd.

čajno-tehničkog veštačenja. Naime, u Spisu nema karakterističnih deformacija i tragova na MERCEDES-u i BMW-u na osnovu kojih bi bilo moguće utvrditi način kretanja MERCEDES-a i BMW-a neposredno pre nezgode, kao i da li je došlo do kontakta MERCEDES-a i BMW-a, pa će to Sud ceniti na osnovu drugih dokaza koji su van domena saobraćajno-tehničkog veštačenja...“.

„...Početak traga kretanja desnih točkova (pozicija broj 17 na Skici lica mesta) nalazi se na betonskom platou i to na 52,4 m posle OT i na 0,6 m ulevo od OP, a početak traga kretanja levih točkova (pozicija broj 18 na Skici lica mesta) na betonskom platou i to na 56,7 m posle OT (vidi Sliku br. 10. Skica lica mesta)...“.



Slika 10. Skica lica mesta

„...Detaljnomo analizom fotografija ... nalazimo da prethodno opisani tragovi ne mogu predstavljati tragove kretanja, jer bi u tom slučaju morao biti uočljiv dezen – “šara” gazeceg sloja pneumatika, a što ovde nije bio slučaj (vidi Sliku br. 10)...“

### ZAKLJUČNO RAZMATRANJE

Danas, u našoj praksi, veoma su česti slučajevi nekorektnog i nekompletnog fiksiranja zatečenog stanja. Neprihvatljivo je da se greške najčešće javljaju zbog nestručnosti i površnosti uviđajne ekipe. Rezultat takvog rada su nepotpune i netačne informacije o licu mesta saobraćajnih nezgoda, a koje doprinose otežanom rešavanju saobraćajnih nezgoda.

Nije redak slučaj da se lice mesta saobraćajnih nezgoda ne obrađuje na „kvalitetan“ način, i to sa ciljem smanjenja troškova uviđaja saobraćajnih nezgoda. Cena „loše“ urađe-

nih uviđaja saobraćajnih nezgoda odražava se na dužinu trajanja sudskog postupka, kao i na cenu koštanja sudskog postupka. Uviđaj saobraćajnih nezgoda je istražna radnja i sastavni je deo sudskog procesa, pa bi ga tako trebalo i tretirati.

Pored toga, uviđajna ekipa na licu mesta saobraćajnih nezgoda obezbeđuje i fiksira lice mesta nastanka saobraćajnih nezgoda sa ciljem upoznavanja ostalih „članova“ sudskog postupka sa materijalnim elementima bitnim za analizu saobraćajnih nezgoda.

Veštaci saobraćajne – tehničke struke, na osnovu detaljne i uporedne analize materijalnih elemenata iz Spisa, odnosno na osnovu elemenata uviđajne dokumentacije, utvrđuju uzroke i okolnosti pod kojima su se dogodila saobraćajne nezgode, odnosno definišu propuste učesnika saobraćajnih nezgoda. Imajući to u vidu, dolazi se do zaključka da kvalitetno izvršen uviđaj čini osnovni preduslov za kvalitetnu analizu uzroka i okolnosti, pod kojima su se dogodile saobraćajne nezgode, i za kvalitetno definisanje propusta učesnika saobraćajnih nezgoda od strane veštaka saobraćajno - tehničke struke. Kvalitetno izvršen uviđaj, kvalitetno utvrđeni uzroci i okolnosti nastanka saobraćajnih nezgoda i definisani propusti učesnika saobraćajne nezgode čine jedan od osnovnih preduslova da sudski postupci kraće traju i da cene sudskog procesa budu „male“.

### LITERATURA

- Nešić. M.; Lipovac. K.; Malešić. S. (2011) Savremeno vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda u funkciji unapređenja analize saobraćajne nezgode. X Simpozijum „Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju“. 143-150. Zlatibor.
- Lipovac. K. (2008) Bezbednost saobraćaja. JP Službeni list SRJ. Beograd.
- Lipovac. K. (1995) Uviđaj saobraćajnih nezgoda. Elementi saobraćajne trasologije. Viša škola unutrašnjih poslova. Beograd.
- Lipovac. K. (1994) Uviđaj saobraćajnih nezgoda. Izrada skica i situacionih planova. Viša škola unutrašnjih poslova. Beograd.
- Ekspertize saobraćajnih nezgoda. Institut Saobraćajnog fakulteta. Saobraćajni fakultet. Beograd.

# Influence of Disadvantages of the Investigating Documentation on Expert Findings and Opinion

**Tijana Ivanišević**

*Higher Technical College of Vocational Studies Kragujevac, Kragujevac, the Republic of Serbia, tijana.ivanisevic@mail.com*

**Abstract:** For the analysis of traffic accidents, in order to define the omissions of participants of traffic accidents, it is necessary to conduct a detailed and comparative analysis of all the material elements of the case file, and therefore the analysis of the investigating documentation. Investigation documentation is the basis for the analysis of traffic accidents and making expert findings and opinion by an expert of traffic - technical professions. The reliability and accuracy of the analysis of traffic accidents and the expert findings and opinions is directly related to the quality of the investigating documentation. This paper presents the influence of disadvantages of the investigating documentation on expert findings and opinion, on determination of the causes and circumstances under which the accident occurred, as well as influence of disadvantages in the documentation on the defining of the omissions of participants of traffic accidents.

**Keywords:** Expert Findings And Opinion, Investigation Of Traffic Accidents, Omissions.