

Sadržaj ekspertize saobraćajne nezgode

Milenko Čabarkapa

Mr, Fakultet za saobraćaj, komunikacije i logistiku, Budva, Crna Gora, milenko.cabarkapa.me@gmail.com

Rezime: Zadatak metodologije za izradu ekspertize saobraćajne nezgode na putu je da otkrije, definiše, opiše i objasni postupak rada vještaka saobraćajne struke na obradi saobraćajne nezgode radi izrade nalaza i mišljenja vještaka. U radu je analiziran naučni aspekt nalaza i mišljenja vještaka o saobraćajnoj nezgodi, u kom kontekstu je dat prilog za formulisanje sadržaja ekspertize saobraćajne nezgode, koji je proizašao iz diskusije o više varijanti sadržaja nalaza i mišljenja o saobraćajnoj nezgodi, koje su prisutne u stručnoj literaturi. U opštem, ekspertizu saobraćajne nezgode, u formi nalaza i mišljenja vještaka, treba da čine: podaci, analiza, nalaz i mišljenje.

Ključne riječi: saobraćajna nezgoda; ekspertiza; nalaz i mišljenje vještaka; sadržaj

Primljen / Received: 12. mart 2024. / March 12, 2024

Prihvaćen / Accepted: 19. april 2024. / April 19, 2024

UVOD

Vještačenje je stručna aktivnost čijim se vršenjem, uz korišćenje naučnih, tehničkih i drugih dostignuća, organu koji vodi postupak, pružaju potrebna stručna znanja koja se koriste prilikom utvrđivanja, ocjene ili razjašnjenja pravno relevantnih činjenica (Zakon o sudskim vještacima Crne Gore, 2016).

Pravno procesnim normama normirana je formalna, procesna strana vještačenja kao procesne radnje (Zakon o parničnom postupku Crne Gore, 2004/2006; Zakonik o krivičnom postupku Crne Gore, 2009/2010/2015). Navedene norme obavezuju vještaka da ih primjenjuju prilikom izrade nalaza i mišljenja (Modly, 2007; Cvijan, Pešić & Radović, 2010). Međutim, vještačenje po svojoj prirodi i sadržaju ima i drugu stranu, koja je u vezi s primjenom nauke, struke i vještine. Taj aspekt vještačenja nije i ne može biti normiran pravnim normama (Modly 2007; Čabarkapa, 2016).

Nezgodu je iznenađan i rijedak događaj koji se ponavlja u periodu posmatranja, uslovljen neprilagođenošću pojedinca sa sredinom, koji se odražava u šteti ili povredi učesnika (Milošević, 1981). Fenomenološki, nezgodu se definiše kao sudar dva objekta u nekom prostoru, u kome se neki od njih kreće i koji rezultira u štetu ili povredu učesnika (Milošević, 2008). Normativno, saobraćajna nezgodu je događaj koji se dogodio na putu ili je započeo na putu, u kojem je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je jedno ili više lica povrijeđeno ili poginulo ili je preminulo u roku od 30 dana od posljedica te saobraćajne nezgode ili je nastala materijalna šteta (Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima Crne Gore, 2012/2014).

Individualno razmatranje saobraćajnih nezgoda na putevima metodološki se razlikuje od naučnog pristupa prou-

čavanju saobraćajnih nezgoda. Naučni pristup proučavanja saobraćajnih nezgoda se zasniva na analizi većeg broja nezgoda i ističe statističku prirodu uzroka nezgoda. Pojava nezgoda se posmatra kao vjerovatan proces (Milošević, 1981). U definisanim sredinskim uslovima postoji izvjesna vjerovatnoća da se dogodi nezgodu. U ovakvom pristupu osnovno je šta utiče na vjerovatnoću pojave, a ne šta je konkretno izazvalo nezgodu, kao u individualnom analiziranju nezgoda pri vještačenjima i sudskim postupcima. Kod analiza individualnih saobraćajnih nezgoda otkrivaju se jedan ili nekoliko činilaca, koji su osnov za utvrđivanje odgovornosti učesnika nezgode. Vještačenje saobraćajne nezgode na putevima rasvjetljava objektivnu strukturu saobraćajne nezgode. Ova vrsta istraživanja mnogo je uspješna sa inženjerske, nego sa psihološke strane (Milošević, 1981).

Za analizu individualnih saobraćajnih nezgoda potrebno je da postupanje obrađivača saobraćajnih nezgoda na putevima teče metodično i po planu od momenta događanja nezgode (Vodinečić & sar., 1986). Bez planiranja i metodologije je nemoguće objektivno, svestrano i potpuno istraživanje i razjašnjavanje saobraćajnih nezgoda. Planiranje obrade saobraćajne nezgode (Gavrilović, 1981; Vodinečić & sar., 1986) uključuje i planiranje sadržaja ekspertize saobraćajne nezgode, koja u sudskim postupcima ima formu nalaza i mišljenja vještaka.

U stručnoj literaturi definisan je osnovni sadržaj nalaza i mišljenja vještaka o saobraćajnoj nezgodi. Nalaz i mišljenje vještaka o saobraćajnoj nezgodi treba da sadrži osnovne podatke, nalaz, mišljenje i zaključak (Rotim, 1989; Dragač, 2007a; Dragač, 2007b; Kostić 2009; Kostić & Ruškić, 2009; Pešić, Marković & Cvijan, 2009; Rotim & Peran, 2011; Vujančić & sar., 2015). U ovom radu se analizira naučni as-

pekt nalaza i mišljenja vještaka o saobraćajnoj nezgodi, u kom kontekstu se daje prilog za formulisanje sadržaja ekspertize saobraćajne nezgode.

EKSPERTIZA

Ekspertiza (vještačenje) je upotreba eksperta (vještaka) u iznalaženju materijalne i objektivne istine u privatno-pravnim i javno pravnim odnosima (Vujaklija, 1996).

Sud će izvesti dokazivanje vještačenjem kad je radi utvrđivanja ili razjašnjenja neke činjenice potrebno stručno znanje kojim sud ne raspolaže (Zakon o parničnom postupku Crne Gore, 2004/2006).

Vještačenje se određuje kad za utvrđivanje ili ocjenu neke važne činjenice treba pribaviti nalaz i mišljenje od lica koje raspolaže potrebnim stručnim znanjem (Zakonik o krivičnom postupku Crne Gore, 2009/2010/2015).

Sudsko vještačenje je procesna radnja u okviru koje se vrši naučna i stručna interpretacija materijalnih činjenica o predmetu vještačenja. Vještačenje je primjena naučnih i stručnih postulata, principa i metoda na činjenično stanje o predmetu vještačenja, od strane vještaka, kao lica koje raspolaže posebnim stručnim znanjem, umijećem i vještinama.

Vještačenje je oblik stručne pomoći organu postupka u stručnom znanju kojim organ postupka ne raspolaže. Vještačenje je dokazno sredstvo, oblik stručne djelatnosti koja se odvija u propisanoj procesnoj formi. Nalaz i mišljenje vještaka postaje dokaz, kada ga organ postupka prihvati u cjelosti ili određenom dijelu (Zovak & Šarić, 2011). Zbog primjene naučnih metoda nalaz i mišljenje vještaka se naziva i naučni dokaz (Modly, 2007).

Sudsko vještačenje se zasniva na pravno procesnom načelu „nalaz i mišljenje vještaka u skladu sa pravilima nauke i vještine“ (Zakon o parničnom postupku Crne Gore, 2004/2006; Zakonik o krivičnom postupku Crne Gore, 2009/2010/2015). U ovom načelu sadržano je pravilo nauke: prihvaćena naučna doktrina treba da bude primijenjena i ispoštovana i pravilo vještine: vještak primjenjuje svoje poznavanje zakonomjernosti nauke i struke i vladanje naučnim, odnosno stručnim sredstvima na činjenično stanje o predmetu vještačenja, svoj *lex artis* (Modly 2007; Čabarkapa, 2016). Nalaz i mišljenje vještaka je samostalan dokaz, dato od vještaka kao lica koje raspolaže posebnim naučnim i stručnim znanjem i vještinom, koji rješavajući postavljena pitanja u naredbi o vještačenju, u procesno uređenom poretku, izlaže rezultate analiziranja činjeničnog materijala, odnosno predmeta vještačenja, koje je proveo primjenom naučnih, stručnih i tehničkih metoda i sredstava.

Vještačenje saobraćajne nezgode na putu je među najbrojnijim vještačenjima i spada u red najsloženijih i kompleksnih vještačenja (Vodinić & sar., 1986).

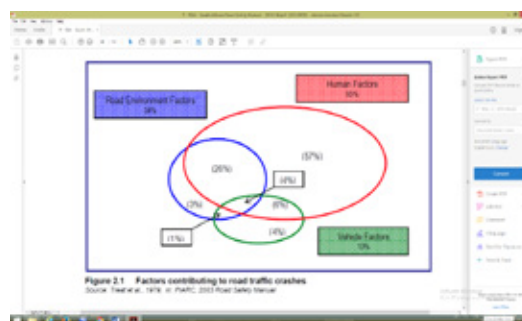
NAUČNA DOKTRINA U EKSPERTIZI SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Naučni pristup proučavanju saobraćajne nezgode na putu primjenjuje naučni metod, kao smišljeno i plansko

postupanje (Mihailović, 2004) pri vještačenju u iznalaženju materijalne i objektivne istine o predmetu vještačenja.

Saobraćaj na putevima je vrlo složena pojava, pri kojoj dolazi do mnogih konfliktnih situacija. Opasnost od saobraćajnih nezgoda na putu može se prikazati kao stanje u sistemu tri osnovna podsistema: čovjek, vozilo i put (Rotim, 1989). U strukturi saobraćaja na putevima djeluje mehanički sistem, koji se sastoji od veze vozilo-put i biomehanički sistem, koji se sastoji od veze čovjek-vozilo i veze čovjek-put. Pri tome, na saobraćaj kao pojavu utiče okruženje u kome se saobraćaj odvija (prirodno i društveno), jer je ono prostor i ambijent u kom se preklapaju svi ti sistemi (Haddon, 1980; Dragač & Vujanić, 2002; Lindov, 2008; Lipovac, 2008). Kibernetički postavljeno, u sistemu čiju strukturu čine podsistemi „vozač“, „vozilo“, „put“ i „okolina“, funkciju upravljanja vrši vozač, objekat upravljanja je vozilo, dok su „put“ i „okolina“ izvori informacija na osnovu kojih se definiše stanje sistema. Uzroci saobraćajnih nezgoda mogu se pripisati jednom od ovih faktora ili bilo kojoj njihovoj kombinaciji (Vujanić, Okanović & Božović, 2010; Rotim & Peran 2011, Čabarkapa & Avramović, 2017). Čovjek, kao samostalan uzrok saobraćajnih nezgoda, pojavljuje se u 57 % slučajeva, put u 3 % slučajeva i vozilo u 4 % slučajeva. U interakciji sa drugim faktorima čovjek, kao uzrok saobraćajnih nezgoda, pojavljuje se u 93 % slučajeva, put u 34 % slučajeva i vozilo u 13 % slučajeva (PIARC, 2007), (slika 2).

Pri izučavanju saobraćajnih nezgoda polazi se od činjenice da su one izazvane uzajamnim djelovanjem brojnih faktora, čiji uticaj nije u potpunosti poznat. Da bi se otkrili uzroci saobraćajnih nezgoda potrebno je da se analiziraju međusobni odnosi svih faktora (Milošević, 2008; Čabarkapa, 2013). Subjektivni faktori potiču od čovjeka, njegovih osobina i ponašanja. Objektivni faktori odnose se na sredinu, put, preglednost, vidljivost, vozilo, saobraćaj, regulativu, odnosno na prirodne, tehničke i društvene faktore i mogu se podijeliti na tri grupe: put, vozilo, okruženje.



Slika 1. Faktori bezbjednosti saobraćaja.

Izvor: PIARC, 2007.

Saobraćajno-tehničkim vještačenjem rasvjetljava se objektivna struktura saobraćajne nezgode. Njime se naznače jedan ili nekoliko činilaca, koji se neposredno uoča-

vaju pri utvrđivanju odgovornosti učesnika nezgode, ali se pri tome ne analiziraju brojni drugi značajni činioci koji u tome učestvuju. Prema tome, u individualnoj analizi saobraćajne nezgode, pri vještačenjima u sudskim postupcima, osnovno je šta je konkretno izazvalo saobraćajnu nezgodu, a ne šta utiče na vjerovatnoću pojave saobraćajne nezgode. To znači, da je saobraćajno-tehničko vještačenje fragmentarno, u odnosu na naučna istraživanja kojima se otkrivaju uzroci pojave saobraćajnih nezgoda.

SADRŽAJ EKSPERTIZE SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Saobraćajno-tehničko vještačenje se vrši po nalogu suda, koji naredbom određuje predmet i zadatak vještačenja i navodi pitanja na koja vještak treba da odgovori. Međutim, sudskom naredbom nijesu uvijek precizirana sva pitanja, niti su određene sve okolnosti koje vještak u nalazu treba da odredi.

Na osnovu rezultata analize većeg broja sudskih naredbi, prisutnog stanja u vještačenju, a posebno potrebe za unificiranjem izrade nalaza i mišljenja vještaka u vezi saobraćajne nezgode na putu, u stručnoj literaturi definisan je osnovni sadržaj nalaza i mišljenja vještaka o saobraćajnoj nezgodi na putu. Nalaz i mišljenje treba da sadrže osnovne podatke, nalaz, mišljenje i zaključak (Rotim, 1989; Dragač, 2007a; Dragač, 2007b; Kostić 2009; Kostić & Ruškić, 2009; Pešić, Marković & Cvijan, 2009; Rotim & Peran, 2011; Vujanić & sar., 2015). Polazeći od zahtjeva suda i baze raspoloživih podataka koja se prikuplja pri vršenju uviđaja saobraćajnih nezgoda, kao i podataka koji se pribavljaju u postupku izvođenja dokaza, razlikuje se više varijanti sadržaja nalaza i mišljenja u vezi saobraćajne nezgode na putu (Dragač, 2007a; Kostić, 2009; Vujanić & sar., 2015).

DISKUSIJA

Prisutne varijante sadržaja ekspertize saobraćajne nezgode ne ističu analizu kao naučni metod za „rastvaranje“ postavke izazivanja i događanja saobraćajne nezgode, na jednostavnije sastavne djelove, koja je potrebna faza za dalje uspješno rješavanje problema istraživanja okolnosti i načina događanja saobraćajne nezgode. I kada je analiza fragmentarno uključena u sadržaj ekspertize saobraćajne nezgode, ona je vezana samo za posljedice saobraćajne nezgode: povrede lica i oštećenje vozila. Međutim, za nalaženje uzročno posljedične veze potrebne su premise od kojih polazi postupak ekspertize saobraćajne nezgode. U ovom kontekstu, nedostaje analiza postavke saobraćajne situacije i analiza postavke hipoteza o izazivanju opasne saobraćajne situacije i događanja saobraćajne nezgode. Kada se daju postavke saobraćajne situacije to se prikazuje kroz navođenje iskaza lica koja su u nezgodi učestvovala ili posmatrala njeno događanje. Umjesto rekapitulacije odabranih djelova iz iskaza lica, značajnije je izvesti analizu postavke saobraćajne situacije, kao slijed u lancu događaja kojim se do tada bezbjedna saobraćajna situacija u saobraćaju na putu neželjeno, nepovoljno prevodi u incidentnu,

sa prijetnjom da postane opasna saobraćajna situacija. Ovako postavljena analiza saobraćajne situacije otkriva prirodu problematike koja je nastala u saobraćaju na putu, čiji je dalji nepovoljni tok rezultirao nastankom neželjene opasne saobraćajne situacije. Sadržaj ekspertize saobraćajne nezgode treba da uključi analizu postavljenih hipoteza izazivanja opasne saobraćajne situacije i događanja saobraćajne nezgode, koje daljim tokom analize vještak razrađuje i nakon utvrđenih činjenica o okolnostima, dinamici i toku saobraćajne nezgode, potvrđuje ili odbacuje, ili eventualno, postavlja nove hipoteze. Za ovakvim pristupom postoji potreba, jer se sve više ističe naučni karakter ekspertize saobraćajne nezgode kao dokaza u sudskim postupcima, koji se postiže naučnim metodom, procesom kojim se dolazi do spoznaje o fenomenu saobraćajne nezgode putem formulacije, testiranja i mijenjanja pretpostavki (hipoteza) o izazivanju opasne saobraćajne situacije i događanja saobraćajne nezgode. S druge strane, u pravnom aspektu, sve više se ističe značaj nalaza vještaka, jer je on pomoć organu postupka u stručnom znanju kojim organ postupka ne raspolaže. Istovremeno, isticanjem značaja nalaza vještaka, mišljenje vještaka postaje manje značajno organu postupka. Mišljenje vještaka su sudovi koje izvodi vještak iz utvrđenog činjeničnog stanja (nalaz), a koji mogu biti valjani ili nevaljani. Istinitost mišljenja vještaka zavisi i od istinitosti premisa od kojih polazi vještak, a te premise su proizvod analize postavke saobraćajne situacije i analize postavke hipoteza o izazivanju opasne saobraćajne situacije i događanja saobraćajne nezgode, koje su u domenu pojedinih naučnih disciplina u koje te premise spadaju.

Istinitost mišljenja vještaka zavisi i od njegove vještine da primijeni naučna i stručna znanja na činjenično stanje o predmetu vještačenja, zbog čega je mišljenje personalni dokaz, jer se u njemu izražava subjektivni stav vještaka o onom što je objektivno našao u nalazu. U ovom kontekstu, zaključak vještaka koji se izvodi kao rezime mišljenja vještaka je konkluzija koja ne posjeduje karakteristiku valjanosti, pa se može izostaviti iz sadržaja ekspertize saobraćajne nezgode. Osim toga, radi se o neposrednom zaključku, u kojem se jedan sud izvodi iz samo jednog drugog suda već iznijetog u mišljenju vještaka.

PRILOG ZA SADRŽAJ EKSPERTIZE SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Sadržaj ekspertize saobraćajne nezgode koji se predlaže proizašao je iz diskusije o više varijanti sadržaja nalaza i mišljenja o saobraćajnoj nezgodi, koje su prisutne u stručnoj literaturi. U opštem, ekspertizu saobraćajne nezgode, u formi nalaza i mišljenja vještaka, treba da čine: podaci, analiza, nalaz i mišljenje (slika 2).

Podaci

- Podaci o mjestu i vremenu događanja saobraćajne nezgode
- Podaci o učesnicima saobraćajne nezgode
- Podaci o putu i vremenu

- Podaci o vozilima
- Podaci o povredama učesnika saobraćajne nezgode
- Podaci o subjektivnim pokazateljima o saobraćajnoj nezgodi
- Podaci o prethodnim vještačenjima u vezi saobraćajne nezgode

Analiza

- Analiza karakteristika puta i signalizacije
- Analiza tragova saobraćajne nezgode
- Analiza oštećenja vozila
- Analiza povreda učesnika saobraćajne nezgode
- Analiza saobraćajne situacije
- Analiza hipoteza o nastanku opasne saobraćajne situacije i događanju saobraćajne nezgode

Nalaz

- Nalaz o mjestu i načinu događanja saobraćajne nezgode
- Nalaz o brzini vozila i pješaka
- Nalaz o toku saobraćajne nezgode u prostoru i vremenu
- Nalaz o djelovanju učesnika saobraćajne nezgode
- Nalaz o nastanku opasne saobraćajne situacije

- Nalaz o mogućnostima i uslovima za izbjegavanja saobraćajne nezgode

Mišljenje

- Mišljenje o fenomenologiji saobraćajne nezgode
- Mišljenje o propustima u vezi sa saobraćajnom nezgodom
- Mišljenje o etiologiji saobraćajne nezgode

Naslovna strana Nalaza i mišljenja vještaka treba da sadrži podatke o organu koji vodi postupak, predmetu postupka i vještaku. S obzirom da je Nalaz i mišljenje vještaka personalni dokaz, na naslovnoj strani može da stoji personalni znak kojim se predstavlja vještak (Zavod za intelektualnu svojinu Crne Gore, 2013), (slika 3).

ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Zadatak metodologije za izradu ekspertize saobraćajne nezgode na putu je da otkrije, definiše, opiše i objasni postupak rada vještaka saobraćajne struke na obradi saobraćajne nezgode radi izrade nalaza i mišljenja vještaka.

U ovom radu je analiziran naučni aspekt nalaza i mišljenja vještaka o saobraćajnoj nezgodi, u kom kontekstu je dat prilog za formulisanje sadržaja ekspertize saobraćajne nezgode.



Slika 2. Sadržaj Nalaza i mišljenja vještaka o saobraćajnoj nezgodi. Izvor: autor



Slika 3. Naslovna strana Nalaza i mišljenja vještaka o saobraćajnoj nezgodi. Izvor: Zavod za zaštitu intelektualne svojine Crne Gore, 2013.

U opštem, ekspertizu saobraćajne nezgode, u formi nalaza i mišljenja vještaka, treba da čine: podaci, nalaz i mišljenje.

LITERATURA

- Cvijan M. Pešić D. & Radović A. Zakonska regulative za izradu veštačenja, IX Simpozijum Opasna situacija i verodostojnost saobraćajne nezgode, Zlatibor. Zbornik radova, Saobraćajni Fakultet, Beograd, 2010, str. 127-146.
- Čabarkapa M. Hipoteze u veštačenju saobraćajnih nezgoda sa odronom na putu. XII Simpozijum Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju, Divčibare. Zbornik radova, Saobraćajni fakultet Beograd & Traffic Safety Group Beograd, 2013, str. 200-213.
- Čabarkapa M. Uloga vještaka u postupku utvrđivanja vrijednosti vozila i visine štete na vozilu, XV Simpozijum Veštačenje saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju, Soko Banja. Zbornik radova, Saobraćajni fakultet Beograd & Traffic Safety Group Beograd, 2016, str. 301-306.
- Čabarkapa M. & Avramović Ž.Z. Focus Areas and Measures to Improve Road Traffic Safety at the Local Level. Management, 2017, 7(2), 75-83. doi: 10.5923/j.mmm.20170702.01
- Dragač R. & Vujančić M. Bezbednost saobraćaja, II deo, Saobraćajni Fakultet. Beograd, 2002, str. 162.
- Dragač R. Uvidaj i veštačenje saobraćajnih nezgoda na putevima, JP Službeni list SRJ. Beograd, 2007a, str. 564.
- Dragač R. Tipični primeri ekspertiza saobraćajnih nezgoda na putevima, JP Službeni list SRJ. Beograd, 2007b, str. 323.
- Gavrilović P. Obrada saobraćajne nezgode, Službeni list SFRJ. Beograd, 1981, str. 135.
- Haddon W.Jr. Options for the prevention of motor vehicle crash injury, Isr J Med Sci, 1980, 16(1):45-65.
- Lindov O. Sigurnost u cestovnom saobraćaju, Fakultet za saobraćaj i komunikacije. Sarajevo, 2008, str. 375.
- Lipovac K. Bezbednost saobraćaja, Službeni list SRJ. Beograd, 2008, str. 398.
- Kostić S. Ekspertize saobraćajnih nezgoda, Fakultet tehničkih nauka. Novi Sad, 2009, str. 296.
- Kostić S. & Ruškić N. Naučno-stručni postupci i tehnike saobraćajne ekspertize, VII Simpozijum o saobraćajno tehničkom veštačenju I proceni štete, Vrnjačka Banja. Zbornik radova, Saobraćajni Fakultet, Beograd, 2009, str. 335-350.
- Mihailović D. Metodologija naučnih istraživanja, Fakultet organizacionih nauka. Beograd, 2004, str. 288.
- Milošević S. Saobraćajna psihologija, Naučna knjiga. Beograd, 1981, str. 262.
- Milošević S. Teorije saobraćajnih nezgoda, Saobraćajni Fakultet. Beograd, 2008, str. 215.
- Modly D. Savremene kriminalističke teorije, Fakultet kriminalističkih nauka. Sarajevo, 2007, str. 115.
- Pešić D. Marković N. & Cvijan M. Neophodni elementi Nalaza i mišljenja saobraćajno tehničkog veštačenja, VII Simpozijum o saobraćajno tehničkom veštačenju i proceni štete, Vrnjačka Banja. Zbornik radova, Saobraćajni Fakultet, Beograd, 2009, str. 43-62.
- PIARC. Road accident investigation guidelines for road engineers. PIARC, 2007, str. 56. <http://roadsafety.piarc.org/en>, datum pristupa 15.05.2009.
- Rotim F. Elementi sigurnosti cestovnog prometa, svezak 1, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti. Zagreb, 1989, str. 700.
- Rotim F. & Peran Z. Forenzika prometnih nesreća. Svezak 1, Cestovno prometna sigurnost. Hrvatsko znanstveno društvo za promet. Zagreb, 2011, str. 315.
- Vodinelic V. Cerovac V. Jelačić O. Baričević J. Pavišić B. Bukljaš Z. & Nikolić Ž. Saobraćajna kriminalistika. Metodika obrade saobraćajnih nesreća na putevima, vodi I vazduhu, Savremena administracija. Beograd, 1986, str. 971.
- Vujaklija M. Leksikon stranih reči i izraza, Prosveta. Beograd, 1996/97, str. 1025.
- Vujančić M. Okanović D. & Božović M. Nastanak opasne situacije, pojam i definisanje graničnih slučajeva, IX Simpozijum Opasna situacija i verodostojnost saobraćajne nezgode, Zlatibor. Zbornik radova, Saobraćajni Fakultet, Beograd, 2010, str. 227-246.
- Vujančić M. Antić B. Pešić D. Marković N. Pešić D. & Lipovac K. Zbirka zadataka iz bezbednosti saobraćaja sa praktikumom. Saobraćajni Fakultet, Beograd, 2015, str. 306.
- Zavod za intelektualnu svojinu Crne Gore, Rješenje za registraciju žiga, br. 12232/2013, na ime Čabarkapa Milenko.
- Zakon o parničnom postupku Crne Gore, Službeni list Republike Crne Gore br. 22/2004, 76/2006. čl. 243-259.
- Zakonik o krivičnom postupku Crne Gore, Službeni list Crne Gore br. 57/2009, 49/2010, 35/2015. čl. 135-146.
- Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima Crne Gore, Službeni list Crne Gore br. 33/2012, 58/2014. čl. 7.
- Zakon o sudskim vještacima Crne Gore, Službeni list Crne Gore br. 54/2016. čl. 2.
- Zovak G. & Šarić Ž. Prometno tehničke ekspertize i sigurnost, Fakultet prometnih znanosti. Zagreb, 2011, str. 94.

A contribution to formulating the content of traffic accident expertise Milenko Čabarkapa

Mr, Faculty for Traffic, Communications and Logistics, Budva, Montenegro, milenko.cabarkapa.me@gmail.com

Summary: The task of methodology for developing a road accident expertise is to disclose, define, describe and explain the method of traffic accidents expert's operation to make findings and expert opinion. This paper analyzes the scientific aspect of the findings and the opinion of traffic accident expert, in which context a contribution to formulating the content of traffic accident expertise is given, resulting from the discussion of several variants of the content of the findings and the opinion on traffic accident, which are present in the professional literature. In general, the expertise of traffic accident, in the form of expert findings and opinion, should include: data, analysis, findings and opinion.

Keywords: traffic accident; expertise; expert's findings and opinion; content