Spadnou černé skříňky z nebes na silnici?

Publikováno: 7. 3. 2007

Záznamové zařízení, tzv. „černá skříňka", je úzce spjato s leteckou dopravou a zejména s vyšetřováním příčin leteckých nehod. Černá skříňka, přinášející mnoho objektivních dat potřebných k rozboru letecké nehody, by byla i efektivním nástrojem pro policii a pojišťovny při vyšetřování nehod způsobených při provozu motorových vozidel na silnici.

O první aktivity přenést systém černých skříněk z paluby letadel do motorových vozidel se pokoušela americká automobilka General Motors ve spolupráci s NHTSA (Národní úřad pro bezpečnost silničního provozu) již na počátku sedmdesátých let minulého století. Od této doby se uskutečnilo nejen v USA, ale i v Evropě mnoho studií a pokusů o zrealizování systému černých skříněk do motorových vozidel.

Bohužel tento systém nikde ve světě nedospěl k širšímu zavedení a uchycení při vyšetřování nehod. Hlavní příčinu tohoto „neúspěchu" lze spatřovat zejména ve třech aspektech:

- chybí legislativní podpora
- jednotky nejsou do vozidla integrovány (duplicitní HW vybavení jsou finančně velmi nákladná)
- neexistuje standard

Dobrou zprávou je, že Asociace standardizace elektrického a elektronického inženýrství (IEEE-SA) již začala pracovat na univerzálním standardu černých skříněk pro automobily. Černá skříňka by měla nést označení (MVEDR - Motor Vehicle Event Data Recorder) a bude pracovat na stejném principu jako záznamové skříňky na palubách letadel. Zařízení je vyvíjeno s ohledem na použití ve všech motorových vozidlech určených pro provoz na silničních komunikacích. Projekt MVEDR standardizuje a definuje, jakým způsobem se budou data získávat, ukládat a přenášet a zejména, co bude zaznamenáváno.

V České republice máme zkušenosti s užitím záznamových zařízení k objasňování příčin nehody u drážních vozidel. Zákon o drahách ze dne 14. prosince 1994, jako jediný zákon v České republice, upravuje použití záznamového zařízení. Nejen do tramvají a trolejbusů, ale již také do autobusů, umisťují některé Dopravní podniky tyto obdoby černých skříněk. K datům, získaným ze záznamového zařízení v těchto autobusech, přihlížejí prozatím soudy jako k plnohodnotným důkazům i přesto, že v České republice neexistuje legislativa ošetřující tuto problematiku.

Použitím černých skříněk v automobilové technice se skýtají dosud nevyužité možnosti rekonstrukce a analýzy dopravních nehod, a tím i možnosti získávání nových informací pro výzkum nehod. Nové možnosti přicházejí nejen díky uloženým kinematickým a stavovým datům, která v jednotlivých případech slouží k přímému objasnění průběhu nehody, nýbrž také tím, že údaje poskytnuté z černých skříněk mohou být zpracovány v databázích pro další statistická vyhodnocení.

Pomocí černých skříněk je možné ověřit existující výpovědi svědků, a tím je vyvrátit nebo potvrdit. Otevírají se tak nové možnosti výzkumů v oblasti psychologie. Navíc údaje z černé skříňky poskytují zpětně informace o způsobu jízdy řidičů (v souvislosti s dalšími informacemi z prostředí nehody). Přívlastky jako běžný, hektický, agresivní, neodpovídající stavu vozovky apod. je tak možné na základě uvedeného kvantifikovat a definovat způsob jízdy.

Na základě údajů z černé skříňky je také možné zpětně získat informace o technickém stavu vozidla.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

Příliš malé zbrždění na přilnavém povrchu vozovky může značit závadu na brzdovém systému. Ke spolehlivému vyjasnění těchto otázek bude i nadále nezbytná technická prohlídka havarovaného vozidla. Skutečné důsledky technické závady nalezené při této prohlídce by pak bylo možné pro konkrétní případ vyčíst z údajů černé skříňky, což se srovnatelnou přesností nebylo doposud možné.

Na základě výsledků analýz dat z černých skříněk by bylo možné důkladně ověřit a dále optimalizovat existující bezpečnostní koncepce v konstrukci vozidel, např. dynamické dimenze či nové technické prostředky (asistent řízení, brzdový asistent). Podstatné přitom je, že na rozdíl od testovacích jízdních zkoušek je takto možno analyzovat skutečné reakce vyvolané subjektivními pocity strachu a paniky.

Velmi atraktivní oblastí, v níž by černé skříňky měly zásadní vliv, je jistě také zabránění pojišťovacím podvodům. V dnešní době se pokus o pojišťovací podvod v souvislosti s dopravní nehodou může udát bez většího rizika. Z policejní praxe jsou u nás známy případy, kdy jsou policisté přivoláni k fingované dopravní nehodě. Poté, co policisté udají domněnku, že okolnosti nehody jsou velmi podezřelé, si řidiči uvědomí, že jejich pokus o podvod nemusí být úspěšný a mohl by pro ně následovat trest. Do protokolu o výpovědi již skutečnou pravdu, kterou ústně sdělili policistům, samozřejmě vůbec neuvedou!

Bohužel pouhé vyjádření policisty o tom, že se mu na místě nehody řidič k čemukoliv přiznal, není u nás bráno jako žádný důkaz - tato záležitost bude dále stavěna jako tvrzení proti tvrzení a nikoliv jako hodnotný a důvěryhodný důkaz viny. Pouze v případě, kdy řidič podvodné tvrzení podepíše v protokolu o svém vysvětlení události nehody a dále alespoň zažádá pojišťovnu o plnění škody (již nezáleží na tom, zda by pojišťovna peníze zaslala či nikoliv) se dopouští trestného činu pokusu o podvod dle ust. § 250 trest. zákona, který by byl pak popřípadě dokonán výplatou peněz.

Pokud by ovšem policista na místě nehody sepsal protokol o nehodě a nezjistil znaky napovídající pojišťovacímu podvodu, jež by při pozdějším šetření vyplynuly na povrh, hrozil by samozřejmě i jemu finanční postih či obvinění ze spoluúčasti na pojistném podvodu.

Zavedení černých skříněk do osobních automobilů se však zatím nachází ve vzdálené budoucnosti. Na druhou stranu je těžké specifikovat, co je vzdálená budoucnost. Skutečnost však hovoří za vše. Výrobci automobilů nabízejí mnoho prvků, jež chrání řidiče v případě nehody. Nenabízejí však již žádné prvky, jež by pomáhaly řidiči i po nehodě např. u soudu, pokud nehodu nezapříčinil. Tato zařízení nezatraktivní další prodej osobních vozů, tudíž se v tomto směru nedá počítat s podporou automobilek. Zákonem uložené nařízení používat černé skříňky v motorových vozidlech, jak již bylo výše zmíněno, neexistuje a v blízké době se nedá ani očekávat.

Jediným způsobem, jak v současné době implementovat černé skříňky do provozu, je využít jejich přínos v oblasti „fleet managamentu", řízení vozidlového parku, a vybavit tak mnoho referentských vozidel. Lidé se ovšem vzhledem ke ztrátě soukromí stavějí k monitorovacím zařízením přirozeně s obrovským despektem. Úspěšné zavedení tohoto systému do života, musí nutně vést i ke změně společenského vnímání této problematiky. Pokud se účastníme silničního provozu, dá se říct, že vstupujeme do určité hry (bohužel často nekooperativní). Řidičská skupina se skládá z mnoha různých typů lidí, ať už jsou více či méně ukáznění. Ale všichni řidiči mají k dispozici nástroj-vozidlo, jež může být v konečném důsledku stejně nebezpečné jako zbraň. Proto si myslím, že polemizovat nad ztrátou soukromí je v tomto případě neadekvátní. Vždyť se není čeho obávat, pokud nemáte co schovávat.