

PROBLEMI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA SA ASPEKTA SUDSKE PRAKSE

O bezbednosti saobraćaja na putevima , od uzroka do posledice , može se govoriti sa različitih aspekata , a cilj ovog referata je osvrt na probleme , na koje nailaze sudski organi u postupku utvrđivanja odgovornosti učinilaca krivičnih dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja , a koja krivična dela su regulisana odredbama čl. 289 do čl.297 Krivičnog zakonika Srbije , a ranije odredbama čl . 195 do čl.201 Krivičnog zakona Republike Srbije .

Sudski organi predstavljaju jednu od poslednjih karika u nizu državnih organa koji na razne načine utiču na bezbednost saobraćaja na putevima Republike Srbije , i to kada je već nastupikla posledica ugrožavanja bezbednosti saobraćaja na putevima u vidu saobraćajne nezgode u kojoj je došlo do lakšeg ili težeg telesnog povređivanja učesnika iste , smrtnog ishoda ili znatnije imovinske štete , te je na suskim organima da utvrde odgovornost učesnika predmetne saobraćajne nezgode za nastupanje iste , kao i adekvatno sankcionisu izvršioce krivičnih dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja .

Naravno da javnost nije najzadovoljnija kaznenom politikom sudskih organa vezano za krivična dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja, ali nepobitna je činjenica da je medju osudjenom populacijom izvršilaca krivičnih dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja mali broj povratnika,što znači da je kaznena politika koju naši sudovi sprovode ipak u većoj meri zadovoljavajuća,te da se uzroci saobraćajnih nezgoda nalaze u nekim drugim sferama našeg društva, i to pre svega u lošoj infrastrukturi puteva,na sta posebno ukazuje podatak da na našim putevima ima trenutno 261 crna tačka,sto je nedopustivo za zemlju koja pledira da pripada grupi naprednijih u ovom regionu.Dakle , razlozi zbog kojih dolazi do brojnih saobraćajnih nezgoda na našim putevima su brojni,ali to nije tema ovog referata.Osnovna tema je ukazati na osnovne probleme na koje nailaze sudski organi u postupku utvrđivanja krivične odgovornosti za krivična dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja.

Krivični postupak u kom se odlučuje o odgovornosti učesnika saobraćajnih nezgoda je specifičan u odnosu na krivične postupke u kojima

se odlučije o vinosti izvršilaca krivičnih dela drugih vrsta , jer se sve radnje oko utvrđivanja načina nastanka i uzroka saobraćajne nezgode, temelje isključivo na podacima koji su fiksirani na mestu nezgode , i greške učinjene pri fiksiranju podataka na licu mesta saobraćajne nezgode neposredno nakon što se ista dogodila , ne mogu se otkloniti naknadno sprovedenim dokaznim radnjama .

Zbog napred navedenog , najznačajniju radnju dokazivanja kod krivičnih dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja predstavlja uviđaj , koji je osnov utvrđivanja odgovornosti vinovnika saobraćajnih nezgoda , jer se upravo na podacima, prikupljenim tokom uviđaja , zasnivaju sva sudska veštačenja , kako saobraćajno-tehničko veštačenje i mašinsko-tehničko veštačenje , tako i sudskomendicinsko veštačenje , kojima se utvrđuju vremensko-prostorne analize saobraćajnih nezgoda , tehnička ispravnost vozila koja su učestvovala u predmetnim saobraćajnim nezgodama , te sposobnost lica koja su upravljala tim vozilima da na bezbedan način učestvuju u saobraćaju .

*Dakle , na pravilno utvrđenim i obeleženim parametrima koji se prikupljaju tokom uviđaja nakon saobraćajne nezgode , utvrđuje se krivična odgovornost učesnika u saobraćajnoj nezgodi za njen nastanak . Nema pravilnog utvrđivanja činjeničnog stanja vezano za jednu saobraćajnu nezgodu , na bazi nepotpunih i pogrešno konstatovanih parametara prikupljenih tokom uviđaja , zbog čega je neophodno da uviđaj obavljaju **samo visokostručna lica , što se pre svega odnosi na OSL MUP-a Srbije** , koji ipak izvrše najveći broj uviđaja nakon saobraćajnih nezgoda , s obzirom na ustaljenu praksu istražnih sudija da na uviđaj izlaze , samo kada je u pitanju saobraćajna nezgoda sa smrtnim posledicama .*

*Imajući u vidu intenciju zakonodavca da, Zakonom o krivičnom postupku koji je na snazi, a koji se ne primenjuje , **istraga bude prenet na Državnog tužioca** , a što se predviđa i ZKPom koji je u pripremi , ovom prilikom će se ukazati na uočene probleme , prilikom vršenja uviđaja od strane OSL MUP Srbije , u čijoj će nadležnosti i ostati u najvećoj meri vršenje uviđaja , a koji se reflektuju direktno na odlučivanje o krivičnoj odgovornosti izvršilaca krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja na teritoriji naše države .*

Imajući u vidu gustinu i frekvenciju javnog saobraćaja na našim putevima, kao i lošu putnu infrastrukturu , neophodno je u što kraćem

vremenskom periodu nakon saobraćajne nezgode pristupiti vršenju uviđaja , **a pre toga obezbeđenju lica mesta saobraćajne nezgode** , jer se tragovi i parametri , bitni za odlučivanje o krivičnoj odgovornosti za data krivična dela , lako pomeraju , brišu , nestaju , menjaju , kako zbog frekventnog saobraćaja , tako i zbog vremenskih prilika, tj. atmosferskih padavina , pa čak i namernog pomeranja lica mesta od strane samih učesnika saobraćajne nezgode ili pak trećih lica , koja su zainteresovana za ishod budućeg krivičnog postupka .

U cilju prikupljanja svih neophodnih dokaza na licu mesta saobraćajne nezgode , **lice mesta treba obezbediti tako što će OSL preduzeti sve neophodne mere** , što podrazumeva delimično ili čak u celosti obustavljanje saobraćaja na jednoj saobraćajnoj traci ili kolovoznoj traci ili pak na svim pravicima , a polazeći od potreba konkretnog slučaja rukovodeći se pre svega objektivnim razlozima za prikupljanje pravno relevantnih tragova i predmeta , koji će u bitnom uticati na utvrđivanje uzroka nastanka saobraćajne nezgode , te njenog izvršioca . Naime , dovoljno je da samo jedno vozilo prođe u neposrednoj blizini mesta saobraćajne nezgode , te da dovede do poremeranja nekog od bitnih dokaza i parametara za utvrđivanje uzroka saobraćajne nezgode , **a što je naknadnim radom bilo kog državnog organa nemoguće otkolniti** .

Bitna pretpostavka kvalitetnog vršenja uviđaja , a time i sačinjavanja stručnog zapisnika o uviđaju , te prateće kriminalističko-tehničke dokumentacije jeste , pored stručno osposobljenih OSL-a , i savremena tehnika neophodna za vršenje uviđaja . Dakle , obučeno ljudstvo i savremena tehnika su neophodni preduslovi kvalitetnog uviđaja nakon nastanka saobraćajne nezgode , što sa stanovišta sudske prakse nije ostvareno , posebno imajući u vidu trenutnu organizaciju naše PU , po kojoj krim .tehničari ne izlaze na uviđaj nakon saobraćajne nezgode , već isti obavljaju pripadnici saobraćajne policije , koji , mora se primetiti , još uvek ne poseduju neophodna znanja i iskustva za potpuno stručno vršenje uviđaja

Tačno je da istražne sudije prilikom uviđaja po važećim zakonskih propisima rukovode radom uviđajne ekipe , te da isti moraju prednjačiti u stručnosti i iskustvu , što nažalost , nije uvek i pravilo , no , smatram da je , imajući u vidu napred pomenute izmene ZKP-a ka uvođenju Tužilačke istrage , te činjenicu da najveći broj uviđaja nakon saobraćajne nezgode vrše upravo OSL MUP Srbije , **neophodno preduzimati neprekidne i stalne mere radi njihovog usavršavanja** . **Stručna osposobljenost je dakle**

preduslov za vršenje uviđaja pri kojem će biti pravilno utvrđeni bitni elementi , pravilno određeni bitni parametri , FT , OT, OP i td. te označeni svi relevantni dokazi , fotografisani svi tragovi i oštećenja , kako na vozilima tako i na kolovozu i van puta , te sačinjene valjane skice , jer se samo na osnovu stručno i kvalitetno konstatovanih pravno relevantnih dokaza , može tokom krivičnog postupka koji usledi , na pravilan način utvrditi odgovornost vinovnika predmetne saobraćajne nezgode .

Dakle , samo pravilno i potpuno prikupljeni svi tragovi i parametri , te pravilno označeni i uneti u zapisnik o uviđaju i kriminalističko-tehničkoj dokumentaciji sa skicom lica mesta saobraćajne nezgode , mogu biti osnov za stručno saobraćajno-tehničko veštačenje , koje je sledeća neophodna karika u postupku utvrđivanja krivične odgovornosti vinovnika saobraćajne nezgode .

Vrlo često se dešava da se prilikom uviđaja ne prikupe podaci o svim potencijalnim svedocima očevicima saobraćajne nezgode , jer se neselektivno pristupi udaljavanju svih trećih lica , radi obezbeđenja lica mesta , tako da se vrlo često dešava da potencijalni svedoci očevici napuste lice mesta , a njihovim bi se iskazima lakše došlo do odgovora na konkretno pitanje u vezi sa odgovornosti za saobraćajnu nezgodu .

Radi prikupljanja podataka o svedocima očevicima , zainteresovana lica ponekad pribegavaju i oglasima u sredstvima javnog informisanja , a takvim se svedocima uglavnom teško poveruje , upravo zbog načina na koji su identifikovani .

Zbog navedenog , sa stanovišta sudske prakse , korektnije je zapisnik o uviđaju opteretiti i podacima onih lica ,za koja se u kasnijem toku postupka utvrdi da ne poseduju saznanja o pravno relevantnim činjenicama , nego ih restriktivno eliminisati kao svedoke, čak i ona lica koja bi svojim neposrednim saznanjima i opažanjima i te kako doprineli utvrđivanju uzroka i izvršioca krivičnog dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja

*Dalji nedostatak utvrđen tokom krivičnih postupaka , a vezano za uviđaje nakon saobraćajnih nezgoda , **jeste propust , vezan za neizuzimanje tahografskih listića iz vozila koja su učesnici saobraćajnih nezgoda, a koja raspolazu tahografom, što dalje onemogućava utvrđivanje brzine kretanja datih vozila na nesporan način , kako u momentu sudara , tako i u momentu***

reagovanja i neposredno pre toga , a što opet utiče na pravilno odlučivanje o krivičnoj odgovornosti vinovnika saobraćajne nezgode

U cilju utvrđivanja tehničke ispravnosti vozila neposredno pred sudar , te uzročno-posledične veze između tehničke neispravnosti vozila i same saobraćajne nezgode ,neophodno je određivati vanredni saobraćajni pregled mnogo češće , a vršiocu tehničkog pregeleda naložiti da vanredni tehnički pregled izvrši što korektnije , te da se u Zapisnik o vanrednom tehničkom pregledu vozila, savesno i detaljno unesu sve uočene činjenice , a ne da se isti svedu na puki formalizam , koji će sudskim organima više odmoći no pružiti validne podatke za pravilno sagledavanje mogućih uzroka predmetne saobraćajne nezgode .

Kao problem , prilikom utvrđivanja krivične odgovornosti izvršilaca krivičnih dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja , pojavljuje se i na pogrešan način utvrđeno prisustvo alkohola u krvi vinovnika saobraćajnih nezgoda . Naime , pravilno bi bilo uzorkovati krv učesnika saobraćajne nezgode u što kraćem vremenskom periodu nakon saobraćajne nezgode , i to dva puta u razmaku od 30 min ili u najmanju ruku uzeti jedan uzorak krvi i jedan uzorak urina , što pruža mogućnost da se prisustvo alkohola u krvi utvrdi na nesporan način , a tako se i sposobnost za bezbedno učešće u saobraćaju može utvrditi sa većim stepenom verovatnoće , a samim tim se i krivična odgovornost može se utvrditi an nesporan način .

Zbog svega navedenog neophodno je izbegavati utvrđivanje alkoholisanosti isključivo putem alko-testa dreger aparatom , a pristupiti uzorkovanju krvi i urina vinovnika saobraćajne nezgode što pre nakon nezgode , što dalje utiče i na stepen odgovornosti za izazivanje predmetne saobraćajne nezgode i za posledice iste , a što se utvrđuje na osnovu sudskomedicinskih veštačenja , putem sudskih veštaka medicinske struke , i to lekara sudske medicine i neuropsihijatara

Ovo su naravno samo neki od uočenih problema sa stanovišta sudske prakse,a ovaj referat nije imao za cilj da kritikuje druge organe sa kojima na direktan ili indirektan način radimo zajedno na utvrđivanju uzroka brojnih saobraćajnih nezgoda , već je osnovni zadatak istog sagledavanje postojećih problema u ovoj oblasti, te iznalazenje načina za prevazilazenje istih.

U NOVOM SADU 12.06.2008.god.

*ZDRAVKA PISARIĆ-sudija
Opštinskog suda u Novom Sadu*