

U IME CRNE GORE!

Posl.br.K.25/16

OSNOVNI SUD U HERCEG NOVOM, po sudiji Dabetić Zorici, uz učestvovanje zapisničara Bosanac Vjere, u krivičnom predmetu protiv okrivljenog V.M., zbog krivičnog djela teško djelo protiv bezbjednosti javnog saobraćaja iz čl.348 st. 4 u vezi čl. 339 st. 3 u vezi st. 1 Krivičnog zakonika Crne Gore, povodom optužnice Osnovnog državnog tužilaštva Herceg Novi Kt.br.9/2016 od 25.02.2016. godine, nakon održanog usmenog i javnog glavnog pretresa dana 18.07.2016.godine u prisustvu rukovodioca ODT Herceg Novi Zejnilagić Snježane, okrivljenog V.M., branioca okrivljenog advokata Ć.S. iz Herceg Novog i punomoćnika oštećene porodice advokata I.M. iz Podgorice, dana 20.07.2016.godine donio je i javno objavio,

P R E S U D U

Okrivljeni :

V.M., jmbg ..., od oca Č. i majke D. rođene R., rođen godine u KO, stalno nastanjen u HN, B., ..., po zanimanju frigomehaničar, bez stalnog zaposlenja, ostvaruje prihode od povremenog rada, neoženjen, bez djece, neosuđivan, ne vodi se drugi krivični postupak protiv njega, državljanin Crne Gore

K r i v j e

Što je:

dana 13. januara 2016. godine oko 19,10 sati u Herceg Novom, Zelenika, na jadranskom putu u neposrednoj blizini dvorišta kuće Adžovića, upravljajući putničkim vozilom marke „Volkswagen Golf 3“, reg. oznake HN ..., krećući se u pravcu Herceg Novog, ne pridržavajući se saobraćajnih propisa – odredbe čl.35. st.1. ZOBS-a na putevima, ugrozio saobraćaj i doveo u opasnost živote ljudi, na način što je vozilom upravljao brzinom od 70

km/h koja brzina nije bila prilagođena stanju mokrog i klizavog kolovoza i takva da vozilo može blagovremeno zaustaviti pred svakom preprekom koju može da vidi, iako je bio svjestan da uslijed neprilagođene brzine može izazvati saobraćajnu nezgodu ali je olako držao da do toga neće doći, pa je sustižući putničko vozilo marke „Nisan Qusqai“ reg.oznake HN ..., kojim je krećući se u istom pravcu upravljao K.P., u namjeri da nastavi kretanje iza vozila „Nisan Qusqai“ započeo radnju kočenja kada je izgubio kontrolu nad vozilom koje je prednjim desnim dijelom udarilo u zadnji lijevi dio vozila marke „Nisan Qusqai“ i nakon toga prešlo na lijevu kolovoznu traku, te prednjim dijelom svoga vozila udario u prednji dio putničkog vozila marke „Volkswagen Polo“ reg.oznake HN ..., kojim je upravljala oštećena K.D. pravilno se krećući iz suprotnog pravca, uslijed čega je oštećena K.D. zadobila prelom grudne kosti, serijski prelom rebra sa lijeve strane od III do X rebra sa dislokacijama, sa desne strane serijski prelom rebra od II do IX sa dislokacijama, zbog kojih povreda je, a uslijed iskrvavljenja iz rascjepa aorte, pluća i raskidanih krvnih sudova oko preloma kostiju rebra u grudne kosti, ubrzo preminula u bolnici PZU bolnica Meljine,

- čime je izvršio krivično djelo teško djelo protiv bezbjednosti javnog saobraćaja iz čl.348. st.4. u vezi čl.339. st.3. u vezi st.1. Krivičnog zakonika Crne Gore,

pa ga sud, primjenom naprijed citiranih zakonskih propisa, te odredaba iz čl.4.,32.,36. i 42. KZ, te čl.374. st.1. ZKP-a

O S U Ć U J E

Na kaznu zatvora u trajanju od 1 (jedne) godine.

Na osnovu čl.229. st.1. ZKP-a, okrivljeni se obavezuje da naknadi troškove krivičnog postupka u iznosu od 2.119,87 eura i plati sudu paušal u iznosu od 100,00 eura u korist budžeta Crne Gore na žiro račun 832-158-14 u roku od 15 dana od pravosnažnosti presude.

Na osnovu čl.239. st.2. ZKP-a, oštećena porodica pok. K.D.e sa odštetnim zahtjevom se upućuje na parnicu.

O b r a z l o ž e n j e

Osnovno Državno tužilaštvo Herceg Novi podnijelo je optužnicu Kt.br.9/2016 od 25.02.2016. godine, protiv okrivljenog V.M., zbog krivičnog djela teško djelo protiv bezbjednosti javnog saobraćaja iz čl.348 st. 4 u vezi čl. 339 st. 3 u vezi st. 1 Krivičnog zakonika Crne Gore. Državni tužilac Herceg Novi je u završnoj riječi ostao kod podnijete optužnice, obzirom da smatra da je izvedenim dokazima, a posebno nalazom vještaka saobraćajne

struke nesporno utvrđeno da je do predmetne saobraćajne nezgode došlo uslijed neprilagođene brzine kojom se vozilom kretao okrivljeni, te da pokojna K.D. svojim prethodnim upravljanjem vozilom prije kontakta sa vozilom okrivljenog nije doprinijela nastanku nesreće, te je predložio da sud okrivljenog oglasi krivim i izrekne mu kaznu zatvora.

Okrivljeni V.M. je u svojoj odbrani naveo saglasno kao i u izjavi pred ODT Herceg Novi, odnosno da je dana 13.01.2016.godine, nešto prije 19 časova, svojim autom „Volswagen Golf 3“, krenuo u posjetu drugu koji živi u Sasovićima. U vozilu je bio sam, na putu nije bila posebna gužva, a kolovoz je bio mokar od kiše, pri čemu kiša nije padala kada je krenuo. Naveo je da se kretao brzinom oko 60-65 km/h. Kada je prošao Zeleniku i približio se tunelu, sustigao je jedno džip vozilo, ne zna koje marke, koje se sporije kretalo od njega, zbog čega je htio da uspori i pritisnuo kočnicu. Dalje je opisao da se nakon toga njegovo vozilo zaniijelo i počelo nekontrolisano da se kreće i približava džipu – vozilu ispred njega, nakon čega je njegovo vozilo prednjom desnom stranom udarilo u zadnji lijevi dio vozila – džipa, uslijed čega je njegovo vozilo prešlo na suprotnu kolovoznu traku gdje je prednjim dijelom njegovog vozila došlo do kontakta sa prednjim dijelom vozila oštećene koje je njemu dolazilo u susret iz suprotnog pravca. Naveo je da je prilikom tog kontakta udario glavom, ali ne zna gdje, tako da se svih detalja tačno i ne sjeća jer je bio u šoku. Sjeća se da je na lice mjesta došla hitna pomoć ili neko iz vatrogasne jedinice koji su ženu koja je vozila vozilo iz suprotnog pravca odveli u bolnicu, a on je sačekao da policija dođe da izvrši uviđaj, nakon čega je prebačen u bolnicu Meljine, gdje je zadržan do sljedećeg jutra. Dodao je da kritičnom prilikom nije ništa pio i da inače ne konzumira alkohol, da ima dobar vid, da ima položen vozački ispit za „B“ i „C“ kategoriju, a nikada nije kažnjavao zbog prestupa u saobraćaju, da je vozilo tehnički ispravno i sa istim nije imao problema. Pojasnio je da se nije u nekom vremenskom periodu kretao iza vozila džip, već ga je sustigao, ali se ne može izjasniti na kojoj udaljenosti ga je prvi put uočio jer se toga ne sjeća, obzirom da je kritičnom prilikom zadobio povrede i da je u šoku zbog svega što se desilo. Dodao je da nije imao namjeru da pretiče to vozilo, već da uspori kada ga je sustigao, ali kada je zakočio, došlo je do destabilizacije njegovog vozila, a nije vidio odnosno ne sjeća se da li se ispred džipa kretalo neko drugo vozilo ili eventualno više njih. Na glavnom pretresu, a na pitanje svog branioca, pojasnio je da se kretao vozilom normalnom brzinom na dijelu puta koji je prav, te da je vozač vozila ispred njega naglo započeo da koči zbog čega je i on preduzeo kočenje, ali je i pored toga udario u zadnji lijevi dio džipa ispred sebe, a nakon toga je vozilo bilo praktično odbijeno u lijevu kolovoznu traku nakon čega je došlo do kontakta sa putničkim vozilom kojim je upravljala oštećena. Naveo je da je u vrijeme nezgode propisno bio vezan kapišem, te da u vozilu postoji vazdušni jastuk na lijevom suvozačkom sjedištu, ali ne i ispred njega odnosno ispred mjesta vozača, te je opisao da je dio puta na kojem se dogodila nezgoda od asfaltne podloge neravna i dijelom oštećena. Istakao je da ni u jednom momentu nije pokušao da pretiče džip ispred sebe, te da se isti kretao brzinom kao i on, a ne može se sjetiti da li je na mjestu neposredno prije nezgode ili na samom licu mjesta nezgode, puna linija na kolovozu ili isprekidana, ali misli da je bila puna linija. Takođe je izjavio da se ne može sjetiti da li je u momentu nezgode bila puna rasvjeta u funkciji na tom dijelu magistrale, ali zna da je bila noć, da je padala kiša i vidljivost je bila malo smanjena, te da je na njegovom vozilu u momentu nezgode bilo uključeno kratko svijetlo, ali da nije siguran kakva su svijetla bila na vozilu ispred njega, te da se ne može sjetiti da li su se iz suprotnog smjera kretala bilo koja druga vozila i eventualno kakva su svijetla bila na vozilima, a nije primjetio da se ispred džipa u koji je on nakon kočenja udario, kretalo bilo koje drugo vozilo. Pojasnio je da je udario u zadnji lijevi dio vozila ispred sebe, a ne po njegovoj sredini, jer je nakon preduzetog kočenja njegovo vozilo počelo nekontrolisano da se kreće, a prije toga da skače pretpostavlja zbog neravne podloge, pa je tako došlo do udara istog u zadnji lijevi dio ispred njega, pri čemu se ne može sjetiti da li je pokušao da ispravi volan krećući nazad udesno kako bi ispravio time i pravac svog kretanja. Takođe, istakao je da se ne može sjetiti na kojoj udaljenosti od vozila ispred sebe je započeo kočenje, te da ukoliko bi i pokušao skretanje vozilom udesno nakon kočenja u tome ne bi uspio jer mu je džip bio preblizu. Dalje je naveo da misli da nije preticao ni jedno vozilo od momenta kada je krenuo iz Bijele, te

da se samo na jednom mjestu na kratko zaustavio i to na parkingu pored puta kod luke u Zelenici, te da je nakon što se uključio u saobraćaj na magistralu u Zelenici vidio džip "Nissan" koji se kretao ispred njega, ali ne može da se sjeti na kojoj razdaljini, te da su se tada kretali istom brzinom, sve do momenta kada je vozač džipa naglo kočio, a nakon čega je došlo do nesreće.

U završnoj riječi branilac okrivljenog V.M., advokat S.Ć., naveo je da je okrivljeni osjećajući moralnu i ličnu odgovornost, u potpunosti prihvatio krivicu za djelo koje mu se stavlja na teret. Dalje je naveo da pored nesporno utvrđenih okolnosti, postoje još neke koje su doprinijele nastanku saobraćajne nezgode, a u čijem odsustvu bi sasvim sigurno izostala tragična posljedica. Istakao je da je vještak saobraćajne struke ostao nedorečen i protivrječan u dijelu svog nalaza koji se tiče načina nastanka saobraćajne nezgode, jer u dvije solucije koje je vještak ponudio postoji ogromna razlika, u pogledu mogućnosti oštećene da adekvatnim manevrima, kočenjem i skretanjem izbjegne ili bar ublaži impakt nadolazećeg automobila iz suprotnog smjera. Dalje je naveo da je generalno stanje puta na mjestu gdje je došlo do udesa vrlo lose, da je asfaltna podloga oštećena i ispresijecana brojnim rupama i šahtovima, koji su nepravilno postavljeni, iznad nivoa asfaltne podloge, a koja oštećenja i šahtovi su svakako doprinijeli nekontrolisanom kretanju vozila okrivljenog, koje okolnosti vještak nije uzeo u obzir u svom nalazu i mišljenju. Nadalje, preminula K.D. je vozila brzinom od 60km/h, dakle van dozvoljenih brzinskih ograničenja na tom dijelu puta, dok, prije samog kontakta sa vozilom okrivljenog nije kočila, odnosno nimalo usporila svoje vozilo, čime bi znatno smanjila težinu posljedice. Takođe je naveo da je ostalo neutvrđeno da li je sigurnosni pojas preminule bio ispravan, odnosno da li je pravilno korišćen kritičnom prilikom, imajući u vidu činjenicu da joj je smrskan grudni koš, dok je sa druge strane u identičnim uslovima okrivljeni prošao samo sa par modrica, što nije očekivano za čeon sudar u kojem učestvuju dvoje automobila slične težine, sličnih brzina kretanja i koji pretrpe slična oštećenja. Dalje je naveo da je okrivljeni kao mlad čovjek ostao za cio život lišen duševnog mira i spokoja, pa izricanje zatvorske kazne propisane za predmetno krivično djelo neće dati utjehu i spokoj porodici oštećene, niti će predstavljati satisfakciju koja će umanjiti bol za gubitkom najbliže, dok bi okrivljenom kazna koja mu slijedi predstavljala dodatni teret sa kojim se mora nositi. Do sada je okrivljeni svojim držanjem pred sudom pokazao da je savjesna mlada osoba, koja prihvata krivicu za svoje djelo čime je okrivljeni svakako olakšao vođenje krivičnog postupka i pomogao u utvrđivanju materijalne istine, a sud se mogao uvjeriti da okrivljeni osjeća iskreno žaljenje i kajanje. Okrivljeni je, iako tek mladje punoljetno lice, praktično hranilac svoje porodice, jer svojim radnim angažovanjem obezbjeđuje materijalna sredstva za porodicu sa kojom živi. Stoga, kažnjavanje okrivljenog izricanjem propisane zatvorske kazne, po mišljenju odbrane, u konkretnom neće ostvariti svrhu propisanu Krivičnim zakonikom. Društvena osuda sa kojom se mora nositi postoji već i bez snošenja sankcije koju mu sud može izreći, jer je okrivljeni, iako veoma mlad, moralno i društveno odgovorna osoba. Iz navedenih razloga moli sud da prilikom odmjeravanja kazne, uzme u obzir sve naprijed navedene olakšavajuće okolnosti, te okrivljenom izrekne blažu krivičnu sankciju, koja odgovara težini krivičnog djela i ličnosti okrivljenog, te njegovom odnosu prema krivičnom djelu i tragičnoj posljedici.

Okrivljeni V.M. se u završnoj riječi pridružio završnoj riječi svog branioca, s tim što je dodao da mu je jako žao što je došlo do nezgode i da se kaje, te da je u međuvremenu pokušao da ponovo stupi u kontakt sa porodicom poginule, odnosno sa njenim sinom preko jednog zajedničkog prijatelja, ali je on to odbio. Napomenuo je takođe da je njegova porodica snosila troškove sahrane K.D.e i da su oštećenoj porodici nudili bilo koju vrstu pomoći.

Punomoćnik oštećene porodice, advokat I.M. se pridružio krivičnom gonjenju i postavio imovinsko pravni zahtjev ispred oštećene porodice. U završnoj riječi je naveo da se na osnovu rezultata dokaznog postupka sa sigurnošću može izvesti zaključak da su u radnjama okrivljenog ispunjena sva obilježja djela koje mu je optužbom stavljeno na teret. Naveo je da nalazi da se ovdje radi o prekoračenju brzine i povrede blanketne odredbe čl.36 st.1 ZOBS-a na putevima, a ne o neprilagođenoj brzini iz čl.35 st.1 ZOPS-a na putevima. Uz to, uvjerenja je, bez obzira na provedene dokaze, da je okrivljeni pokušao preticati vozilo ispred sebe, tj. „Nissan“ kojim je upravljao svjedok K.P. i da se radi o pokušaju preticanja preko pune linije, ali sud se kreće u granicama optužnice, pri čemu je on dužan da iznese stav oštećene porodice. Naveo je da je vožnja okrivljenog konkretnom prilikom bila opasna i krajnje rizična, obzirom da se radi o naseljenom mjestu i vožnji u noćnim uslovima po mokrom kolovozu, da je uslijed takve vožnje bez ikakve krivice ili doprinosa smrtno stradala oštećena K.D. i njena porodica, sin i suprug imaju težak gubitak za članom svoje porodice koji je nenadoknadiv. Ono što se posebno zamjera okrivljenom jeste činjenica da nije došao u kuću oštećene niti je izjavio saučešće. Predložio je da sud okrivljenog oglasi krivim i izrekne mu primjerenu zatvorsku kaznu kako ne bi vršio ovakva i slična krivična djela. Tražio je troškove postupka za pregled i razmatranje spisa i pripremu odbrane, kao i za pristup na tri održana pretresa po AT-u.

Radi pravilnog i potpunog utvrđivanja činjeničnog stanja, sud je u dokaznom postupku izveo dokaze čitanjem, uz saglasnost stranaka, zapisnika UP CB H.Novi od 13.01.2016.godine o uviđaju saobraćajne nesreće sa skicom lica mjesta i fotoelaboratom, vještačenjem po vještacima mašinske struke ing. M.N. iz Kotora čiji je pisani nalaz od 25.01.2016.godine na glavnom pretresu pročitao uz saglasnost stranaka i koji vještak je pred sudom na glavnom pretresu dao odbranu svog pisanog nalaza, vještačenjem po vještaku saobraćajne struke P.Č. čiji je pisani nalaz od 16.02.2016.godine na glavnom pretresu pročitao uz saglasnost stranaka i koji vještak je pred sudom na glavnom pretresu dao odbranu svog pisanog nalaza, te čitanjem uz saglasnost stranaka obdukcionog zapisnika vještaka medicinske struke dr. D.Č. od 22.01.2016. godine koji vještak je pred sudom na glavnom pretresu dala nalaz i mišljenje, saslušanjem svjedoka K.M. i K.P., čitanjem uz saglasnost stranaka iskaza oštećenog J.B. sa zapisnika ODT H.Novi 24.02.2016.godine, te čitanjem izvoda iz kaznene evidencije Ministarstva pravde CG Ke.br.37/2016 na ime okrivljenog V.M..

Oštećeni J.B. je kao svjedok u bitnom naveo da je pokojna K.D. bila njegova majka, da nakon saobraćajne nezgode okrivljeni V.M. nije neposredno ostvario kontakt sa njim niti sa suprugom njegove majke K.S., ali su saučešće izjavili njegovi roditelji.

Sud je prihvatio iskaz J.B. kao vjerodostojan, ali kako isti u konkretnom slučaju nije od značaja za utvrđivanje činjeničnog stanja, obzirom da ovaj svjedok nema neposredna saznanja o kritičnom događaju, to sud na njegovom iskazu nije mogao zasnovati svoju odluku. Navedeni iskaz je od značaja samo prilikom procjene odnosa okrivljenog prema porodici poginule nakon saobraćajne nezgode. Navodi oštećenog su u saglasnosti i sa odbranom okrivljenog u dijelu u kome je isti potvrdio da nije izjavio saučešće niti ostvario kontakt sa porodicom poginule, već su saučešće izjavili njegovi roditelji.

Swjedok K.P. je u bitnom naveo da je dana 13.01.2016.godine oko 19 časova upravljao svojim vozilom „Nisan Qshai“ reg.oznake HN ..., a sa njim u vozilu je bio njegov rođak K.M.o, te da se kretao Jadranskom magistralom iz pravca Zelenike ka Meljinama. Naveo je da je kolovoz bio mokar zbog kiše koja je rosila ili

padala neposredno prije toga. Opisao je da se ispred njega kretalo jedno vozilo, „Pikap“ i kretali su se brzinom oko 30-40 km/h. U blizini kuće Adžovića primjetio je u retrovizoru bljesak od svjetala vozila iza njega i u tom momentu je osjetio udar u zadnji dio svog vozila. Od tog udarca, koji je zapravo bio „češanje“ u zadnji dio njegovog vozila, njegovo vozilo se blago okrenulo u desnu stranu, nakon čega je odmah stao. Tada je primjetio da je vozilo koje ga je udarilo, prešlo na lijevu kolovoznu traku i prednjim dijelom udarilo u vozilo koje je nailazilo iz suprotnog pravca svojom kolovoznom trakom, gdje je došlo do čeonog sudara. U momentu sudara ova dva vozila, vozilo okrivljenog je bilo blago iskošeno prednjim dijelom ulijevo, ali skoro gotovo da je uhvatio pravac lijeve kolovozne trake, a do samog kontakta je došlo na sredini druge kolovozne trake. Od tog kontakta, vozilo koje se kretalo iz pravca Herceg Novog (vozilo kojim je upravljala poginula K.D.) je bilo odbačeno unazad ukoso i zaustavljeno van kolovozne trake s tim što je pola auta bilo van kolovoza, a pola na kolovoznoj traci. Vozilo koje je udarilo u to vozilo iz pravca Herceg Novog se zaustavilo na sredini lijeve kolovozne trake prednjim dijelom okrenuto prema Herceg Novom s tim što je zadnji dio tog vozila bio blago ukošen u desno prema kolovoznoj traci za kretanje prema Herceg Novom. Dalje je naveo da je odmah izašao iz vozila i krenuo do vozila okrivljenog kako bi otvorio vrata, ali je okrivljeni već bio izašao na druga vrata. U drugom vozilu je bila žena koja je bila u svjesnom stanju i zapomagala. Nije htio da je dira već su istoj samo otkopčali sigurnosni pojas jer je njeno auto počeo da dimi. Uskoro je došla hitna pomoć i vatrogasna jedinica koji su ženu izvukli iz auta, nakon čega je prebačena u bolnicu. Dodao je da je kritične noći on išao iz Bijele i da ga je negdje u Kumboru okrivljeni svojim vozilom pretekao, a isti je stajao i u Zelenici na autobuskom stajalištu. Naveo je da za vrijeme od Kumbora do Zelenike gdje se okrivljeni isključio, nije primjetio da je isti vozio brzo, odnosno isti se kretao normalno. Istakao je da kada je primjetio odbljesak farova u retrovizoru, a i kasnije nakon same nezgode, nije vidio da je na vozilu okrivljenog bio upaljen žmigavac. Zaključio je da je to vozilo htjelo njega da pretekne, iz razloga što je vidio jak bljesak farova i nakon toga osjetio udar u zadnji dio svog vozila, a u tom trenutku kretao se brzinom od oko 30-40 km/h, a nakon kontakta je zakočio i odmah zaustavio vozilo. Pojasnio je da se neposredno prije nezgode, kretao iza vozila „pikap“, ali nije siguran da li se iza njega nalazilo još vozila. Dodao je da je na njegovom vozilu od udara oštećen branik sa lijeve strane, odnosno isti je malo napukao i oguljena je farba sa istog, dok je na zadnjem lijevom blatobranu blago oštećena plastična zaštita. Na glavnom pretresu, svjedok je pojasnio da je nakon što je osjetio udar vozila u zadnji lijevi dio svog vozila, on se zaustavio na par metara naprijed kada je, također na par metara ispred sebe, na lijevoj traci kolovoza gledano iz smjera njegovog kretanja vidio kako je vozilo Golf udarilo u vozilo kojim je upravljala pokojna K.D., te da je

takođe vidio, kada je prišao vozilu „Polo“ da je pokojna K.D. bila vezana sigurnosnim pojasom, a u kakvom je pojas bio stanju, ne može da se izjasni. Dodao je da se ne može izjasniti kojom se brzinom kretao okrivljeni, jedino za sebe može da tvrdi da je upravljao vozilom brzinom od oko 30 - 40 km na čas, niti se može izjasniti kojom brzinom je okrivljeni upravljao vozilom kada ga je pretekao prije Zelenike, a niti prije preticanja. Nakon nezgode nije imao potrebe da mijenja branik na vozilu jer se nije radilo o većem oštećenju. Pojasnio je da je zaključio da okrivljeni ima namjeru da ga pretiče kada je vidio jak bljesak u retrovizoru na njegovom vozilu.

Svjedok K.M.o je u svom iskazu u bitnom naveo da se kritične noći oko 18,30 časova kao suvozač vozio sa svojim rođakom K.P.om iz Bijele, koji je vozio svoj automobil „Nisan“. Opisao je da je vrijeme bilo kišovito i nije bila baš dobra vidljivost, zbog kiše i mraka koji je pao. Dodao je da, obzirom da je bio suvozač i da je telefonirao, nije obraćao pažnju na saobraćajnu situaciju, ali je siguran da su se neposredno pred samu nezgodu kretali veoma sporo jer se ispred njih kretalo jedno vozilo, ali ne zna koje. U jednom trenutku, dok je pisao poruku na telefonu, osjetio je udar u zadnji dio njihovog vozila, mahinalno se okrenuo unazad i odmah nakon toga je čuo sljedeći, mnogo jači udar. U trenutku kada je udareno njihovo vozilo u zadnji dio, nije osetio da se njihovo vozilo od tog udara pomjerilo, jer na to nije ni obraćao pažnju, ali se njihovo vozilo

odmah nakon udara zaustavilo. Odmah nakon toga, Petar i on su izašli iz vozila i on je vidio vozilo na lijevoj kolovoznoj traci, koje je bilo okrenuto prema Herceg Novom i koje je bilo jako oštećeno po prednjoj strani, u kojem se nalazio jedan momak. Drugo vozilo nalazilo se van kolovoza sa njemu lijeve strane okrenuto prema Zelenici i ono je takođe bilo jako oštećeno po prednjoj strani, a u tom vozilu se nalazila jedna žena. Pojasnio je da nakon što su se sva vozila zaustavila, njihovo vozilo „Nissan“ se nalazilo zaustavljeno na desnoj kolovoznoj traci za kretanje prema Herceg Novom i to iza vozila kojim je upravljao momak, na udaljenosti od oko par metara. Najprije je prišao vozilu u kome se nalazio momak, koji je nešto promrljao na pitanje da li je sve u redu i sam izašao iz vozila, a zatim je on pošao do drugog vozila. Žena u tom vozilu bila je vezana pojasom pa joj ga je otkopčao, ali je nisu pomjerali, a ta žena je bila svjesna i jaukala je, pa su Petar i on odmah pozvali hitnu, vatrogasce i policiju. Nakon toga, žena je prebačena u bolnicu, a oni su sačekali policiju da obavi uviđaj. Nije se mogao izjasniti o tome da li se neposredno prije nezgode iza vozila kojim je upravljala pokojnica kretalo neko vozilo, jer nije obraćao pažnju na saobraćajnu situaciju. Na glavnom pretresu, svjedok je pojasnio da se ne može izjasniti da li je prije prvog udara u zadnji dio vozila u kome se on nalazio, K.P. preduzeo radnju kočenja jer na vožnju nije obraćao pažnju, obzirom da je pisao poruku na mobilnom telefonu, a sjeća se da je on bio vezan sigurnosnim pojasom, te ne može da tvrdi da li je bio i vozač. Takođe, dodao je da se ne može sjetiti kako je izgledao prvi udar u zadnji dio njihovog vozila, ali zna samo da je osjetio udar. Nakon nezgode, prišao je sa suvozačke strane vozila kojim je upravljala K.D. te joj skinuo sigurnosni pojas, a auto je dimilo, ali se ne sjeća svih detalja. Dalje je naveo da se ne može precizno izjasniti kojom brzinom se kretalo vozilo kojim je upravljao K.P., ali je siguran da se radilo o umjerenoj brzini u granicama propisa. Istakao je da od Kumbora pa do mjesta nezgode, vozilo u kome se on nalazio sigurno nije preticalo vozilo okrivljenog.

Sud je prihvatio iskaze svjedoka K.P. i K.M. kao vjerodostojne, u dijelu u kome opisuju vrijeme i mjesto kritičnog događaja, činjenicu da je kolovoz kritičnom prilikom bio mokar od kiše, dinamički tok same nezgode, brzinu njihovog vozila („Nissan“) neposredno prije nezgode, kao i položaje vozila na kolovozu nakon kontakta vozila „Golf“ i „Polo“, kao i to da je pokojna K.D. bila vezana sigurnosnim pojasom kada su prišli njenom vozilu nakon nezgode. Ovo iz razloga što su navodi svjedoka u tom dijelu međusobno saglasni, te u saglasnosti sa ostalim provedenim dokazima i to sa skicom i zapisnikom sa uviđaja sa lica mjesta sa fotodokumentacijom, sa nalazom i mišljenjem vještaka saobraćajne struke, te u saglasnosti sa navodima odbrane okrivljenog u tom dijelu.

Međutim, navodi svjedoka K.P. u kojima isti zaključuje o uzroku prelaska okrivljenog na drugu kolovoznu traku (koja se nalazila lijevo u odnosu na smjer njihovog kretanja), sud nije prihvatio. Naime, svjedok K.P. navodi da je zaključio da je okrivljeni, koji se kretao iza njega, započeo radnju preticanja njegovog vozila, a to iz razloga što je vidio jak bljesak farova vozila okrivljenog u svom retrovizoru. Ovakav navod svjedoka je nepouzdan i nije potkrijepljen materijalnim dokazima, a i u suprotnosti je sa nalazom i mišljenjem vještaka saobraćajne struke, te sa navodima odbrane okrivljenog koji je cjelovito i potpuno opisao svoje radnje kritičnom prilikom. Naime, sud je mišljenja da se ovakav dio iskaza svjedoka K.P. zasniva na pretpostavci tog svjedoka. Ovo iz razloga što je vještak saobraćajne struke P.Č. u svom nalazu i usmenom iskazu na glavnom pretresu, a koji je sud prihvatio kao vjerodostojan, istakao da je, prema dinamici saobraćajne nezgode mnogo veća vjerovatnoća da je okrivljeni krećući se većom brzinom od vozila „Nissan“ kojim je upravljao svjedok K.P., sustigao to vozilo i radi toga preduzeo radnju kočenja uslijed čega je izgubio kontrolu nad kretanjem svog vozila zbog mokrog kolovoza i zbog destabilizacije svog vozila, prešao na lijevu kolovoznu traku kojom se kretala K.D. iz suprotnog smjera.

- Iz zapisnika UP CB H.Novi od 13.01.2016.godine o uviđaju saobraćajne nesreće sa skicom lica mjesta i fotoelaboratom, sud je utvrdio da se dana 13.01.2016.godine, oko 19,10 časova, na magistralnom putu u naseljenom mjestu, odnosno u Zelenici, tačnije kod kuće Adžovića, dogodila saobraćajna nezgoda - sudar vozila u pokretu iz suprotnih smjerova. Lice mjesta je magistralni put namijenjen za odvijanje dvosmjernog saobraćaja za sva motorna vozila. Put na mjestu nezgode nema karakteristika, radi se o putu bez trotoara i pješačke staze, isti je ravan i bez posebnih karakteristika, a površina puta u vrijeme vršenja uviđaja je mokra. U konkretnom slučaju vladali su noćni uslovi, a na mjestu nezgode postoji rasvjeta. Kolovoz je na mjestu nezgode podijeljen na dvije saobraćajne trake punom uzdužnom linijom, a saobraćaj je regulisan vertikalnom i horizontalnom signalizacijom. Ograničenje brzine u oba smjera je 50 km/h. U saobraćajnoj nezgodi su učestvovala lica V.M. koji je upravljao vozilom „VW Golf“ 2.0 registarskih oznaka HN ..., K.P. koji je upravljao vozilom „Nissan Qashqai“ reg.oznaka HN ..., a u kom vozilu se kao suvozač nalazio K.M.o, kao i K.D. koja je upravljala vozilom „VW Polo 1.0“ reg.oznake HN ..., a za koju je konstatovano da je preminula za vrijeme prevoza. Za sva tri vozila konstatovano je da su bili bez vidljivih tehničkih neispravnosti. Sva tri vozača koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi koristili su sigurnosni pojas. Na vozilu okrivljenog opisana je šteta i to je oštećena hauba, prednji branik, prednji blatobrani – lijevi i desni, prednje vjetrobransko staklo, prednja lijeva vrata, krov vozila, prednja desna vrata, prednja maska, lijevi stub od prednjeg vjetrobranskog stakla, desni retrovizor, sa mogućim unutrašnjim oštećenjima. Na vozilu „Nissan Qashqai“ reg.oznaka HN ... nastala su oštećenja na zadnjem braniku po lijevoj strani i na zadnjem lijevom blatobranu. Na vozilu „VW Polo 1.0“ reg.oznake HN ... nastala je šteta na prednjem braniku, prednjem lijevom blatobranu, prednjoj maski, prednjem lijevom i desnom faru, prednjim lijevim vratima, poklopcu motora sa mogućim unutrašnjim oštećenjima. Na fotografijama iz fotoelaborata kao i na skici lica mjesta prikazan je položaj vozila nakon predmetne saobraćajne nezgode, sa oštećenjima kako je prethodno opisano. Naime, iz skice lica mjesta proizilazi da se vozilo „Nisan“ zaustavilo se na kolovozu tako što je svojim prednjim desnim točkom udaljeno od svoje desne ivice kolovoza za 1,20 m, da se vozilo „Golf“ zaustavilo na lijevoj kolovoznoj traci gledano iz smjera kretanja tog vozila, i prednjim desnim točkom udaljeno od svoje desne ivice kolovoza za 4,30 m, a zadnjim desnim točkom za 3,40 m, a da se vozilo „Polo“ zaustavilo na kolovozu tako što se prednjim dijelom nalazilo na operativnoj površini kolovoza, prednjim lijevom točkom udaljeno od svoje lijeve ivice kolovoza za 6,60 m, a zadnjim dijelom se nalazi van operativne površine kolovoza i udaljeno je svojim zadnjim lijevom točkom od lijeve ivice kolovoza za 8,55 m. Iz fotoelaborata je takođe utvrđeno da je kolovoz mokar, a na istom se, između vozila „Golf“ i „Polo“, nalazi slomljeno staklo i dijelovi plastike, pri čemu se na fotografijama mjesta nezgode ne vide nikakva oštećenja asfaltne podloge kolovoza niti postavljeni šahtovi.

Sud je zapisnik o uviđaju saobraćajne nezgode sa skicom lica mjesta i fotodokumentacijom prihvatio kao vjerodostojan jer je sačinjen od strane nadležnog organa u zakonitoj proceduri i istinitost podataka u istom nisu dovedene u sumnju. Od posebnog je značaja što je u vrijeme vršenja uviđaja, neposredno nakon saobraćajne nezgode konstatovano da je kolovoz bio mokar, kao i to da su vozači koji su učestvovali u nezgodi, koristili sigurnosni pojas.

Iz pisanog nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke P.Č.a od 11.02.2016.godine kao i iz iskaza tog vještaka datog na glavnom pretresu, proizilazi da su u predmetnoj saobraćajnoj nezgodi koja se dogodila dana 13.01.2016.godine oko 19,10 časova, učestvovala putnička vozila „Nisan Qashqai“ reg.oznaka HN ... koji je upravljao K.P., vozilo „VW Golf III“ reg.oznaka HN ... kojim je upravljao okrivljeni V.M. i vozilo „VW Polo 1.0“ reg.oznake HN ..., da se vozilo okrivljenog kretalo neposredno prije nezgode iza vozila „Nisan“, dok se poginula K.D. vozilom „Polo“ kretala iz suprotnog smjera u odnosu na prethodna dva vozila. Na mjestu nezgode, kolovoz je sa asfaltnim zastorom, sa izvučenom horizontalnom signalizacijom u vidu pune uzdužne linije, bez oštećenja i prisustva nanosa po površini, eksploatacione širine 7,10 m. U vrijeme nastanka

predmetne nezgode vladali su noćni uslovi odvijanja saobraćaja, mjesto nezgode je osvijetljeno i naslano, a brzina kretanja ograničena na 50 km/h, pri čemu je u vrijeme nastanka nezgode kolovoz bio mokar. Na konkretnom mjestu, kolovoz se prostire približno u pravcu, podužna preglednost po kolovozu nije navedena, a namijenjen je za odvijanje dvosmjernog mješovitog saobraćaja. Vještak dalje navodi da na mjestu nezgode iza vozila nisu uočeni tragovi kočenja, rotiranja ili prinudnog kretanja, ali je uočeno prisustvo pokretnih tragova nastalih kao posljedica kontakta vozila, koji tragovi su locirani na lijevoj kolovoznoj traci gledano iz smjera kretanja vozila „Golf“, udaljeni od desne ivice kolovoza za 5,50 m. Nakon nezgode, vozilo „Nisan“ zaustavilo se na kolovozu tako što je svojim prednjim desnim točkom udaljeno od svoje desne ivice kolovoza za 1,20 m, da se vozilo „Golf“ zaustavilo na lijevoj kolovoznoj traci gledano iz smjera kretanja tog vozila, i prednjim desnim točkom udaljeno od svoje desne ivice kolovoza za 4,30 m, a zadnjim desnim točkom za 3,40 m. Vozilo „Polo“ se zaustavilo na kolovozu tako što se prednjim dijelom nalazilo na operativnoj površini kolovoza, prednjim lijevom točkom udaljeno od svoje lijeve ivice kolovoza za 6,60 m, a zadnjim dijelom se nalazi van operativne površine kolovoza i udaljeno je svojim zadnjim lijevom točkom od lijeve ivice kolovoza za 8,55 m. U pogledu određivanja brzine kretanja vozila, na osnovu baze podataka iz EES kataloga i PC Crash programa te nakon simulacije sudara vozila, a imajući u vidu odnos masa vozila, lokaciju deformacija na istima i njihov intenzitet te intenzitet povreda kod učesnika u nezgodi, iz nalaza proizilazi da se vozilo „Nisan“ neposredno prije nezgode nije kretalo brzinom većom od 40 km/h, vozilo „Golf“ kretalo se brzinom od oko 70 km/h, a vozilo „Polo“ oko 60 km/h, pri čemu se ovdje radi o brzinama u trenutku kontakta vozila „Golf“ i „Nisan“, dok je brzina vozila „Golf“ u trenutku sudara sa vozilom „Polo“ bila nešto manja i kretala se oko 65 km/h. Dalje je utvrđeno da postoji mogućnost da su se vozači neposredno prije nezgode kretali i većim brzinama, ali to nije moguće na pouzdan način utvrditi jer na kolovozu nisu uočeni tragovi intenzivnog kočenja. Na osnovu položaja deformacija na vozilima i položaja vozila koji su vozila zauzela na kolovozu, utvrđeno je da nijedno od vozila nije bilo u stanju mirovanja u trenutku kontakta, pri čemu je vozilo „Golf“ u trenutku kontakta rasoplagalo nešto većom brzinom od vozila „Polo“ uslijed čega je došlo do rotiranja oba vozila svojim zadnjim dijelovima oko svoje vertikalne ose što je bilo intenzivnije kod vozila „Polo“, iz čega se vidi da je vozilo „Golf“ već bilo zašlo na lijevu stranu kolovoza. To znači da se vozač vozila „Golf“ za datu saobraćajnu situaciju kretao nepravilnom putanjom, dok se iz načina kretanja vozila „Nisan“ i „Polo“ ne vidi da su se kretali nepravilno niti da su svojim kretanjem eventualno ometala kretanje vozaču „Golfa“ ili ga prinudili da se kreće nepravilnom putanjom. Kao dati razlozi prelaska vozila „Golf“ kojim je upravljao okrivljeni na lijevu stranu kolovoza, u nalazu su date dvije mogućnosti. Prvi razlog prelaska vozila okrivljenog na lijevu stranu kolovoza mogao je biti preduzeta radnja preticanja od strane okrivljenog – vozača „Golfa“, koji je zaključivši da ne može da izvede radnju preticanja zbog blizine vozila „Polo“ iz suprotnog smjera, odustao od namjeravanog preticanja, ali kako nije realno procijenio prostor svojim vozilom je zahvatio vozilo „Nisan“ koje se kretalo ispred njega u zadnji lijevi dio, te da je vozilo „Nisan“ obzirom da se kretalo znatno manjom brzinom od vozila „Golf“ ostalo na svojoj kolovoznoj traci, a „Golf“ kratko nastavlja kretanje lijevom kolovoznom trakom gdje dolazi do kontakta sa vozilom „Polo“, obzirom da dinamički tok nezgode ukazuje da je vozač „Golfa“ nakon kontakta sa vozilom „Nisan“ izgubio kontrolu nad kretanjem svog vozila, a to znači da je bio preduzeo kočenje što je na mokrom kolovozu dovelo do klizanja njegovog vozila po kolovozu. Kao drugi razlog zbog kojeg je vozač „Golfa“ – okrivljeni zašao na lijevu kolovoznu traku iako mu je u tom trenutku dolazilo vozilo iz suprotnog smjera, jeste da je vozač „Golfa“ – okrivljeni, prišao vozilu „Nisan“ znatno većom brzinom od brzine kojom se kretalo vozilo „Nisan“, te kako mu je iz suprotnog smjera dolazilo vozilo „Polo“, bio je prinuđen da koči svoje vozilo uslijed čega je kod vozila „Golf“ moglo doći do destabilizacije u kretanju tog vozila, imajući u vidu da je kolovoz bio mokar. Uslijed toga, vozač vozila „Golf“ ostvaruje kontakt sa vozilom „Nisan“ u vidu manjeg okrznuća, uslijed čega biva neznatno odbačen ulijevo, a odmah nakon toga dolazi do kontakta sa vozilom „Polo“. Obzirom da vozač vozila „Polo“ nije preduzeo radnju korekcije u kretanju svog vozila, ova varijanta uzroka ima veću vjerovatnoću u odnosu na prvu. Ovo iz razloga što, da je vozač „Golfa“ preduzeo radnju preticanja, on bi svoje vozilo izmjestio na lijevu stranu kolovoza i znatno prije mjesta gdje je došlo do kontakta sa vozilom „Nisan“, pa bi u takvoj situaciji vozač „Pola“ uočio vozilo „Golf“

na svojoj kolovoznoj traci i sigurno bi, bar instiktivno, pomjerio svoje vozilo u svoju desnu stranu. Analizirajući način kontakta vozila „Golf“ i „Polo“, te da se vozilo „Polo“ zarotiralo u svoju desnu stranu, može se zaključiti da vozač vozila „Polo“ nije reagovao u cilju izbjegavanja kontakta sa „Golfom“. Naime, ako je vozač „Golf“ izbjegavao nalijetanje svog vozila na vozilo „Nisan“, on se našao na lijevoj kolovoznoj traci neposredno prije ostvarenog kontakta sa vozilom „Polo“ tako da vozač vozila „Polo“ nije imao prostorno vremenskih mogućnosti da koriguje svoju putanju kretanja u svrhu izbjegavanja kontakta sa vozilom „Golf“. Do kontakta vozila „Golf“ i „Polo“ došlo je na lijevoj kolovoznoj traci gledano iz smjera kretanja vozila „Golf“ kojim je upravljao okrivljeni i to približno na sredini te kolovozne trake, a gledano podužno na oko 2 m prije mjesta gdje se na kolovozu zaustavio najistureniji prednji dio vozila „Golf“, dok je do kontakta vozila „Golf“ i „Nisan“ došlo na desnoj kolovoznoj traci i to na oko 0,50 m od središnje kolovozne linije. U pogledu mogućnosti vozača koji su učestvovali u saobraćajnoj nezgodi da izbjegnu istu, utvrđeno je da su se vozilo „Nisan“ i „Polo“ kretali pravilnom putanjom po kolovozu i isti nisu ometali u upravljanju vozilima drugih vozača. Sa druge strane, vozač vozila „Golf“ – okrivljeni, se neposredno prije nezgode kretao iza vozila „Nisan“ ili ga je neposredno prije nezgode sustigao i isti nije imao smetnji da uoči prisustvo vozila „Nisan“ koje se kretalo ispred njega i imao je obavezu da kretanje svog vozila prilagodi brzini kretanja vozila koje se kretalo ispred njega, tim prije što na tom dijelu kolovoza nije bilo dozvoljeno preticanje, zbog čega je bilo neophodno da se kreće iza vozila „Nisan“, na bezbjednom odstojanju (prema ZOBS-u „dovoljno odstojanje“) koje se matematički u konkretnom slučaju može izraziti kao odstojanje od približno 46 metara. Dinamički tok nezgode ukazuje da okrivljeni kao vozač vozila „Golf“ nije držao potrebno odstojanje od vozila iza kojeg se kretao, uslijed čega je bio prinuđen da izbjegava nalijetanje sa svojim vozilom na vozilo koje se kretalo ispred njega, a to je rezultiralo prelaskom vozila „Golf“ na suprotnu stranu kolovoza u trenutku kada se vozilo „Polo“ već nalazilo u neposrednoj blizini. Dakle, da je vozač vozila „Golf“ postupao prema pravilima saobraćaja u datoj situaciji, obzirom da je mogao blagovremeno uočiti vozilo koje se kretalo ispred njega, kao i da je kolovoz mokar, on ne bi došao u situaciju da mora sa svojim vozilom preći na suprotnu kolovoznu traku, a samim tim ne bi došlo do kontakta sa vozilom „Nisan“, pa tako ni sa vozilom „Polo“. Dakle, u datim saobraćajnim ulovima, vozači vozila „Nisan“ i „Polo“ nisu imali ni minimalnih saobraćajno tehničkih mogućnosti da izbjegnu nezgodu, a okrivljeni koji je upravljao vozilom „Golf“ je imao saobraćajno tehničkih mogućnosti da izbjegne nezgodu pod uslovom da je držao potrebno odstojanje od vozila „Nisan“ pridržavajući se osnovnih pravila u upravljanju svojim vozilom. Dakle, do saobraćajne nezgode je došlo uslijed toga što je okrivljeni upravljajući vozilom „Golf“ ne pridržavajući se osnovnih pravila u upravljanju svojim vozilom, bio prinuđen da ostvari kontakt sa vozilom „Nisan“, a zatim je svojim vozilom prešao na lijevu stranu kolovoza u trenutku kada se iz suprotnog smjera kretalo vozilo „Polo“ uslijed čega je došlo do direktnog kontakta vozila „Golf“ i „Polo“. Na glavnom pretresu, vještak saobraćajne struke Čedomir Popović je u cjelosti ostao kod takvog pisanog nalaza i mišljenja, a odgovarajući na pitanja, pojasnio je da postoje dvije mogućnosti da je vozač vozila Golf sustizao vozilo Nissan i zbog veće razlike u brzinama kretanja zaključio da će da ostvari kontakt sa tim vozilom pa se bočno izmakao u lijevu stranu, a druga varijanta je da je već bio preduzeo preticanje tog vozila Nissan i kada je uočio vozilo Polo iz suprotnog smjera želio da se vrati u svoju traku i pri vraćanju ostvario kontakt sa vozilom Nissan u vidu okrznuća usljed čega je bio i djelimično odbačen, a odmah nakon toga je došlo i do sudara. Prema dinamičkom toku veća je vjerovatnoća da je vozač vozila Golf sustigao vozilo Nissan i zbog razlike u brzinama kretanja bio prinuđen da intezivno koči svoje vozilo što je dovelo do destabilizacije u kretanju vozila Golf i kontakta sa vozilom Nissan u vidu okrznuća i prelaska u lijevu kolovoznu traku, a odmah nakon toga i do sudara sa vozilom Polo. Dodao je da nije izlazio na lice mjesta i nije vršio uvid u isto, jer niko od njega to nije tražio, te da mu nije poznato stanje asfaltnog zastora na mjestu nezgode, a niti to piše u zapisniku o uviđaju, a u zapisniku o uviđaju saobraćajne nezgode stoji kontatacija da put nema karakteristika, što po njegovom mišljenju to treba da znači da put nema oštećenja. Dodao je da, ukoliko je put bio dijelom prekriven šljunkom zbog izvođenja određenih radova, a više šahtova za kanalizaciju je bilo iznad nivoa puta i da ima prekopa koji su popunjeni šljunkom, takvo stanje kolovoza apsolutno pospješuje destabilizaciju kretanja vozila po kolovozu kroz stvaranje

vertikalnih oscilacija, a zbog neujednačene sile prijanjanja guma o kolovoz zbog uslova prethodno navedenih takođe može da dođe do pospješivanja destabilizacije. Dalje je dodao da su u konkretnom slučaju vozilo Golf i Polo dolazili jedno drugom u susret relativnom brzinom približavanja od oko 130 km/h ili preko 35 m/s, a vozaču vozila Polo da bi reagovao u cilju izbjegavanja nezgode bilo je potrebno vremenski gledano najmanje 1 sekunda. Gledajući stacionažu skice, mjesto kontakta i mjesto gdje se zaustavilo vozilo Nissan ta udaljenost iznosi nešto više od 9 metara, a računajući i zaustavni put vozila Nissan od mjesta kontakta sa vozilom Golf do zaustavljanja iznosila je oko 20 m, a ove dvije veličine su manje od pomenutih 35 m iz čega se može zaključiti da vozač vozila Polo nije imao prostorno vremenskih mogućnosti da preduzme bilo kakve značajnije radnje u cilju izbjegavanja nezgode ili umanjenja posledice. Po drugoj varijanti (preticanje), vozilo Golf bi se nalazilo na lijevoj polovini kolovoza i znatno prije nego što je došlo do kontakta vozila Golf u vozilo Nissan ovo imajući u vidu da je vozilo Golf "bježeći" sa lijeve trake ostvarilo kontakt sa vozilom Nissan u kojem slučaju je vozilo Golf na lijevoj polovini kolovoza bilo vidljivo za vozača vozila Polo i znatno prije nego je došlo do kontakta vozila Polo i vozila Nissan, a u toj varijanti vozač vozila Polo je imao mogućnosti da preduzme određene radnje u cilju izbjegavanja nezgode kako kočenjem, a u takvim situacijama posebno bočnim izmicanjem - "bježanjem" udesno bi u tom slučaju bila realna reakcija vozača vozila Polo. Što se tiče utvrđivanja brzine kretanja vozila kada na kolovozu ne postoje tragovi kočenja, prinudnog kretanja ili neki drugi tragovi koji ukazuju na predenu putanju kretanja onda se brzina vozila ne može odrediti klasičnim matematičkim putem i primjenom uobičajenih formula za to. Proračun brzina u takvim slučajevima vršen je na osnovu "deformacionog rada" koji se utroši na nastanak deformacija na vozilima, a on je ekvivalent poništene brzine utrošene u nastanak tih deformacija. Kako uglavnom nema pouzdanih podataka o dubini deformacija na vozilima i drugih detalja bitnih za utvrđivanje tzv. deformacionih polja, a na osnovu kojeg se kasnije vrši proračun preko formula za utrošeni deformacioni rad u novije vrijeme se primjenjuju specijalni programi tzv. "Crash" testovi pomoguću kojih može da se simulira sudar vozila tako da se dobiju deformacije opisane u zapisniku o uviđaju i na fotografijama, a računar odredi tzv. EES (energetski ekvivalent brzine) i odatle se onda uzima kojom brzinom su se vozila kretala u sudaru i ostvarila deformacije. Dalje je dodao da kod vozila Nissan u konkretnom slučaju može da bude odstupanja u brzini kretanja, jer vozilo Nissan i vozilo Golf nijesu imale direktan kontakt nego tzv. okrznuće pa dalje kretanje vozila Nissan nije uslovljeno tim sudarom, ali vještak dalje cijeni mjesto gdje se to vozilo zaustavilo i kakav položaj je zauzelo na kolovozu. Meditim vozilo Golf i vozilo Polo uopšte ne zavise od predhodnog kontakta vozila Golf i vozila Nissan i njihove brzine su relativno realno utvrđene. Dodao je da može da ima uticaj nagib kolovoza kako poprečni tako i podužni, poprečni u smislu da će kod vozila koje se kreće u tom trenutku lijevom krivinom doći do većeg zanošenja u desnu stranu, a gledano podužno vozilo koje se kreće na nizbrdici potisnuće isto vozilo pri istoj brzini unazad, drugim riječima može da utiče nagib puta na dinamički tok nezgode, ali ne u većoj mjeri i uglavnom je vezan za procenat nagiba puta. Osim toga, naveo je da je podrazumjevaao da je vidno polje na toj dionici puta za kretanje vozila u granicama propisane brzine dovoljno da omogući vozačima blagovremeno preduzimanje radnji u cilju izbjegavanje opasno saobraćajnih situacija. Pojasnio je da, ako se gleda brzina kao opredjeljujući faktor za nastanak nezgode tako i za nastanak posledica, teoretski gledano do nezgode je moglo doći i da se vozač vozila Golf kretao propisanom brzinom 50 km/h pogotovo imajući u vidu da se vozilo Nissan kretalo sporije od vozila Golf, a sve to zavisi od toga šta bi vozač preduzeo i kako bi preduzeo. U pogledu prekoračene brzine i da li je neko prekoračio brzinu, radi se o fizičkim veličinama izraženim brojkama i lako je utvrditi je li neko prekoračio ili nije prekoračio brzinu. Neprilagođena brzina je relativan pojam i u velikoj mjeri zavisi čak i od psihofizičkih sposobnosti samog vozača i najčešće smatramo tom brzinom brzinu koja je veća od propisane, a pri kojoj vozač ne može da izbjegne nezgodu. Nebezbjedna brzina bi gledano kroz primjer bila npr. kretanje vozila kroz krivinu pa ga izbacila centrifugalna sila sa puta, onda bi to bila nebezbjedna brzina. U konačnom, naveo je da u konkretnom slučaju, da je vozač vozila Golf reagovao skretanjem udesno on bi takođe naletio, ali na zadnju desnu stranu vozila Nissan i njegovo vozilo bi napustilo operativnu površinu kolovoza i tačno u tom slučaju ne bi došlo do sudara sa vozilom Polo.

Sud je u cjelosti prihvatio nalaz i mišljenje vještaka saobraćajne struke jer je zasnovan na materijalnim dokazima koji se nalaze u spisima predmeta i to na zapisniku o uviđaju saobraćajne nezgode, skici lica mjesta i fotodokumentaciji, detaljan je i jasan, i dat je u skladu sa pravilima struke. Iz nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke proizilazi da je uzrok nastanka saobraćajne nezgode to što se okrivljeni kretao neprilagođenom brzinom na mokrom kolovozu iza vozila „Nissan“ i to brzinom od oko 70 km/h i da je, namjeravajući da nastavi kretanje iza vozila „Nissan“ koje se kretalo brzinom ne većom od 40 km/h, a koje je okrivljeni sustizao zbog veće brzine, započeo radnju kočenja kada je izgubio kontrolu nad svojim vozilom, koje je prednjim desnim dijelom udarilo u zadnji lijevi dio vozila „Nissan“ i nakon toga prešlo na lijevu kolovoznu traku te prednjim dijelom udario u prednji dio vozila „Polo“ kojim je upravljala K.D.. Od posebnog je značaja da vozači vozila „Nissan“ i „Polo“ nisu imali ni prostorno vremenskih mogućnosti da izbjegnu saobraćajnu nezgodu i da svojim kretanjem po kolovozu nisu uticali niti ometali kretanje okrivljenog kao vozača.

Iz pisanog nalaza i mišljenja vještaka mašinske struke Nikole Miloševića od 25.01.2016.godine kao i iz iskaza tog vještaka datog na glavnom pretresu, proizilazi da su na vozilu „Polo“ kojim je upravljala K.D., pneumatici na prednjim i zadnjim točkovima „Sava“ /155-70 R 13/ ispravni i nemaju oštećenja, a pritisak u istima je u granici dozvoljenog, dok postoje vidljiva oštećenja na felni prednjeg lijevog točka po rubu kao posljedica nezgode, stanje pneumatika na vozilu je dobro i mogu se koristiti u javnom saobraćaju. Takođe je kočioni sistem i upravljački mehanizam u momentu nezgode na vozilu „Polo“ bio tehnički ispravan i funkcionalan. Uslijed nezgode, na istom je došlo do lomova komplet signalnih uređaja i do oštećenja instalacije sa priključnim elektro uređajima. Na istom su uslijed nezgode nastala i oštećenja komplet prednjih limova vozila, lijevog kraka polušasije, unutrašnjih limova u predjelu sklopa motora, deformacija lijevih vrata, deformacija patosa u predjelu nogu vozača i karoserije na uzdužnoj i poprečnoj osi. Dakle, na osnovu tehničkog stanja vozila „polo“ nisu uočeni nedostaci koji bi uticali na tehničko stanje vozila u momentu nezgode, vozilo je uredno registrovano za javni saobraćaj, opšte stanje vozila i očuvanost je prosječna, a vozač je bezbjedno mogao upravljati vozilom. Sva oštećenja na vozilu su posljedica nastale nezgode i to čeonog udara jačeg intenziteta više po lijevoj strani, a šteta se cijeni kao totalna. Na vozilu „VW Golf 2.0“ , takođe nisu uočeni nedostaci koji bi uticali na tehničko stanje vozila u momentu nezgode, obzirom da je pregledom kočionog sistema i upravljačkog mehanizma ustanovljena tehnička ispravnost i funkcionalnost u momentu nezgode. Pregledom kočionog sistema i upravljačkog mehanizma ustanovljeno je da u sistemu ima potrebna količina kočione tečnosti, pedale kočnica i kvačila su funkcionalne, kao i ručna parking kočnica, a diskovi sa cilindrima na prednjim i zadnjim točkovima su ispravni, kao i upravljački mehanizam, na kome nisu uočeni nedostaci. U nastaloj nezgodi došlo je do lomova komplet prednjih signalnih uređaja, loma akumulatora, oštećenja instalacije u prednjem dijelu, oštećenja elektro uređaja sa kontakt bravom i sistemom za paljenje vozila. Uslijed jačeg intenziteta udara na istom su nastala i oštećenja – lomovi i deformacija komplet prednjih limova vozila, lijevih vrata, unutrašnjih limova u predjelu sklopa motora, unutrašnjih limova patosa u pedjelu nogu vozača, loma prednjeg vjetrobranskog stakla – šoferšajbe, te oštećenja krovne oplata sa deformacijom karoserije na uzdužnoj i poprečnoj osi. Na vozilu je ugrađeni air bag suvozača aktiviran, a air bag vozača na upravljaču nije aktiviran. Vozilo „Golf“ kojim je upravljao okrivljeni je u momentu nezgode bilo tehnički ispravno, te tehničko stanje nije uzrok nastale nezgode i vozač je mogao bezbjedno upravljati istim. Navedena oštećenja nastala su uslijed čeonog sudara jačeg intenziteta više po lijevoj strani, a šteta se cijeni kao totalna. Na glavnom pretresu, vještak je u cjelosti ostao kod svog pisanog nalaza i mišljenja od 25.01.2016.godine, te dodao da su da su gume koje su se nalazile na vozilu okrivljenog u momentu nezgode, obzirom na njihovu oznaku bile tzv.ljetne gume, kao i gume na vozilu kojim je upravljala pok.K.D.. Dalje je naveo da nije vršio provjeru sigurnosnih pojaseva u vozilima, ali na istima nije bilo vidnih oštećenja tako da smatra da su isti bili ispravni. Dodao je da obzirom da je vrijeme bilo kišovito i već je pao

mrak, pneumatici i na jednom i drugom vozilu su bili ispravni i mogli se koristiti u javnom saobraćaju, dakle bili su bezbjedni.

Sud je prihvatio i nalaz i mišljenje vještaka mašinske struke kao vjerodostojan, obzirom da je isti zasnovan na neposrednom pregledu od strane vještaka vozila kojima su upravljali okrivljeni i pok. K.D.. Ovaj dokaz je od značaja jer potvrđuje da do saobraćajne nezgode nije došlo uslijed tehničke neispravnosti nekog od vozila koja su učestvovala u nezgodi, te da su i okrivljeni i pokojna K.D. mogli bezbjedno upravljati svojim vozilima u konkretnim uslovima. Takođe je od značaja položaj utvrđenih deformiteta na vozilima, odnosno činjenica da su i vozilo okrivljenog i vozilo pok. K.D.e više oštećeni po svojoj prednjoj lijevoj strani, sa kojim dijelom nalaza je u skladu i zapisnik o uviđaju saobraćajne nezgode sa fotodokumentacijom u kojoj su prikazana predmetna oštećenja. Naime, uslijed okrnuća o zadnji dio vozila „Nissan“ i radnje kočenja na mokrom kolovozu, vozilo okrivljenog je prešlo na lijevu kolovoznu traku i udarilo u vozilo pok. K.D.e svojim lijevom prednjim dijelom u prednji lijevi dio vozila „Polo“, uslijed čega je došlo do rotiranja vozila „Polo“ obzirom da se okrivljeni kretao nešto većom brzinom, a zatim do njegovog djelimičnog „izbacivanja“ sa kolovoza.

Iz obdukcionog zapisnika vještaka sudske medicine dr. D.Č. od 22.01.2016. godine i usmenog iskaza tog vještaka pred sudom na glavnom pretresu, proizilazi da je smrt K.D.e nasilna i nastupila je uslijed iskrvarenja iz rascjepa aorte, pluća i raskidanih krvnih sudova oko preloma kostiju (rebara i grudne kosti). Rascjepi aorte, pluća i krvnih sudova, prelomi kostiju kao i druge spolja i unutra opisane povrede, nastali su djelovanjem tupine jako zamahnutog mehaničkog oruđa, dok u vrijeme umiranja nije postojalo stanje alkoholisanosti. Naime, prema unutrašnjem nalazu leša, proizilazi da je u lijevoj grudnoj duplji oko 500 ml, a u desnoj oko 1000 ml tečne tamnocrvene krvi, plućna krila su slobodna, splasnutog izgleda, da je tkivo pluća splasnuto, manje vazdušasto, elastično, malokrvno, ravnog presjeka sa poljima u ravni presjeka svijelocrvene boje, a tkivo pluća je na više mjesta u predjelu korjenova i sa prednje strane raskidano, neravnih i krvlju podlivenih ivica i strana, dok se na pritisak iz dušnica i dušničica istiskuje malo tečne tamnocrvene krvi. U predjelu granice uzlaznog dijela i luka aorte, neposredno iznad izlaska iz srčane kese, nalazi se potpuni poprečni rascjep zida u dužini do 1 cm, lako neravnih i krvlju podlivenih ivica i strana, a okolno meko tkivo je jako krvlju prožeto, tamnocrvene boje, ovalni tvor i Botalov vod zatvoreni, dok je meko tkivo sredogruda jako krvlju prožeto. Pregledom svih kostiju, utvrđeno je postojanje potpunog poprečnog preloma tijela grudne kosti nas poju srednje i donje trećine kao i na spoju srednje i gornje trećine, potpuni serijski prelom rebara sa lijeve strane, u unutrašnjoj ključnjačinoj liniji od III do X rebra, sa dislokacijama, sa desne strane u unutrašnjoj ključnjačinoj liniji od II do IX rebra sa dislokacijama, a meko tkivo oko preloma je krvlju prožeto, te postoji krvna prožetost mekog tkiva vrata oko pršljenova na kojima nisu ustanovljeni svježi prelomi. Koža K.D.e je u predjelu gornjeg kapka lijevog oka, na više mjesta do veličine sočiva, te u desnom potključnjačno – dojkinom predjelu na više mjesta do veličine badema lišena natkožice, ogoljela kožica je suva, čvrsta, mrkocrvenkasta, dok je okolna koža modroljubičasta podlivena krvlju. Takođe, kože je na desnom laktu veličine dinara, u predjelu gornje lijeve bedrene bodnje promjera 3x1 cm, na lijevom koljenu sa prednje spoljašnje strane promjera 4x2 cm lišena natkožice, a ogoljela kožica je suva, čvrsta, mrkocrvenkasta. Dalje, koža u desnom dojkinom predjelu veličine dinara, u lijevom dojkinom predjelu na više mjesta veličine dinara, na prednjoj strani lijeve nadlaktice, na spoju srednje i gornje trećine koso prugasto promjera do 9x3 cm, na lijevom laktu promjera 4x3 cm, u lijevom preponskom predjelu veličine dinara modroljubičasta i krvlju podlivena. Na glavnom pretresu, vještak je u cjelosti ostala kod svog pisanog nalaza i mišljenja od 25.01.2016.godine, te odgovarajući na pitanja stranaka, pojasnila da su sve sve povrede kod pok. K.D.e nastale djelovanjem tupine jako zamahnutog mehaničkog oruđa, konkretno povrede na prednjoj strani grudnog koša, gdje postoje povrede kako na koži tako i u predjelu grudne kosti i rebara obostrano kao i prožetost mekog tkiva oko

preloma ukazuju da je K.D. prilikom najvjerojatnije čeonog sudara, dok se nalazila u svojstvu vozača, vozila udarila prednjom stranom grudnog koša u točak upravljača, odnosno o volan, te da pod „jako zamahnutom mehaničkom oruđu“, podrazumjeva da ovakve povrede nisu mogle nastati ukoliko je u pitanju bila mala brzina vozilom, tim prije što je došlo i do rascijepa aorte. Dalje je navela da sigurnosni pojas kod vozača ima ulogu da umanjuje djelovanje inercionih sila prilikom direktnih sudara, odnosno umanjuje, ali ne može da spriječi da tijelo vozača, prilikom sudara, "poleti" prema volanu i prednjem vjetrobranskom staklu. U slučajevima gdje postoje velika oštećenja prednjih dijelova vozila, sa oštećenjima unutrašnjih prednjih dijelova vozila, intenzitet povreda vozača i suvozača skoro da ne zavisi od toga da li su isti bili vezani sigurnosnim pojasevima ili ne, dakle takvo vještačenje je u domenu vještaka saobraćajne struke. Dodala je da kod vezanih vozača, a imajući u vidu da se sigurnosni pojas proteže u smjeru od gornje strane lijevog ramena koso preko prednje strane grudnog koša nadolje prema desnom kuku, a drugi krak poprečno preko stomaka, to se dosta često kod vezanih vozača nađe trag sigurnosnog pojasa u predjelu prednje strane grudnog koša, sa lijeve strane, u vidu koso postavljene oguljotine ili krvnog podliva. U konkretnom slučaju zapažen je jedan prilično pravilan krvni podliv, prugastog izgleda u predjelu lijeve nadlaktice, ali ne može da se izjasni da li je on mogao nastati eventualno u samom trenutku sudara, ukoliko je pojas skliznuo. Takođe je navela da u konkretnom slučaju, nije došlo do preloma ključnih kostiju, jer bi to bilo navedeno pod tačkom D – kosti, na strani 4 obdukcionog zapisnika. Pojasnila je da u odnosu na pravac djelovanja sile na tijelo povrijeđene, to je prvenstveno u domenu vještačenja vještaka saobraćajne struke, koji se izjašnjava o uglu prilikom kontakta vozila, ali da je na osnovu samih povreda, obzirom da istih tako reći nema na zadnjoj strani tijela, mišljenja da je u pitanju "čeon sudar". Za povređivanje u saobraćaju tipična karakteristika jeste "polifazičnost", odnosno da učesnici u saobraćaju povrede zadobijaju određenim redoslijedom. Kod vozača prilikom sudara, čeonog, nakon prve faze dolazi do brzog kretanja gornjeg dijela tijela prema volanu, odnosno prednjem vjetrobranskom staklu i u toj fazi se kod nevezanih vozača najčešće zadobijaju povrede prednje strane grudnog koša i povrede lica, a moguće i povrede organa trbuha; nakon toga, a što zavisi od mnogobrojnih faktora, tijelo vozača može da "proleti" kroz prednje vjetrobransko staklo ili da se vrati na sjedište. U toj prvoj fazi vozač često zadobija povrede u predjelu koljena, kao u konkretnom slučaju - oguljotina na lijevom koljenu, a ponekad i povrede u vidu oguljotina, krvih podliva ili sitnih razderina u predjelu nadlanih strana šaka, koje nastaju od polomljenog vjetrobranskog stakla. Takođe je dodala da prelom ključne kosti nije "obavezan" kod vezanih vozača; međutim prilikom ovakvih sudara kod nevezanih vozača dolazi i do preloma vratnih pršljenova, što u konkretnom slučaju nije nađeno, pa se sa izvjesnom vjerovatnoćom može pretpostaviti da je K.D. bila vezana sigurnosnim pojasom.

Sud je prihvatio nalaz i mišljenje vještaka sudske medicine dr D.Č. ,kao i usmeni iskaz tog vještaka dat na glavnom pretresu,kao vjerodostojan jer je isti zasnovan na neposrednom obdukcionom pregledu leša K.D.e,detaljan je i jasan,te je odgovorio na sva pitanja bitna za ovu krivično pravnu stvar,dar je u skladu sa pravilima struke,a na isti ni stranke nisu imale primjedbi. Navedeni dokaz je od značaja jer je iz istog utvrđeno da je smrt K.D.e nasilna i da je nastupila uslijed iskrvarenja iz rascijepa aorte,pluća i raskidanih krvnih sudova oko preloma kostiju (rebara i grudne kosti),a koje povrede su nastale djelovanjem tupine jako zamahnutog mehaničkog oruđa,a vještak se na glavnom pretresu izjasnio da su navedene povrede nastale najvjerojatnije u momentu čeonog sudara vozila dok se K.D. nalazila u svojstvu vozača kojom prilikom je udarila prednjom stranom grudnog koša u volan,te da ovakve povrede nisu mogle nastati ukoliko je u pitanju bila mala brzina vozila,a ovo tim prije što je došlo i do rascijepa aorte.

Analizirajući odbranu okrivljenog V.M., sud je istu ocjenio vjerodostojnom u dijelu u kojem navodi da je u kritično vrijeme padala kiša, vidljivost bila smanjena, te da se svojim vozilom kretao brzinom od oko 60-65 km/h, da je sustigao vozilo „Nissan“ koje se sporije kretalo zbog čega je preduzeo radnju kočenja kako bi usporio kretanje vozila, a uslijed čega je zbog klizavog kolovoza izgubio kontrolu nad vozilom, udario prednjim desnim dijelom vozila u zadnji lijevi dio vozila marke „Nissan“ i uslijed toga prešao na suprotnu kolovoznu traku gdje je došlo do kontakta sa vozilom „Polo“. Ovi navodi okrivljenog su potvrđeni nalazom i mišljenjem vještaka saobraćajne struke koji je u svom nalazu naveo da se okrivljeni neposredno prije nezgode kretao brzinom od oko 70 km/h, te da je sustigao vozilo „Nissan“ koje se kretalo brzinom ne većom od 40 km/h, zbog čega je htio da uspori jer je imao namjeru da nastavi kretanje iza vozila „Nissan“, te je preduzeo radnju kočenja uslijed čega je zbog klizavog kolovoza izgubio kontrolu nad vozilom, udario prednjim dijelom svog vozila u vozilo „Nissan“ a zatim prešao na suprotnu kolovoznu traku gdje je došlo do kontakta sa vozilom „Polo“. Okrivljeni je izričito naveo da nije pokušao da pretiče vozilo „Nissan“, a što je u saglasnosti sa nalazom vještaka saobraćajne struke koji je izrazio da je veća vjerovatnoća uzroka prelaska okrivljenog u suprotnu kolovoznu traku kočenje na klizavom i mokrom kolovozu zbog sustizanja vozila „Nissan“, te udar u isti. Na glavnom pretresu, odgovarajući na pitanje svog branioca, okrivljeni je izjavio da je nakon što se uključio u saobraćaj na magistralu u Zelenici, vidio džip „Nissan“ koji se kretao ispred njega, ali ne zna na kojoj razdaljini, te da su se tada kretali istom brzinom sve do momenta kada je vozač „Nissana“ naglo kočio nakon čega je došlo do nesreće. Ovaj dio iskaza okrivljenog sud je ocjenio neuvjerljivim i kontradiktornim prvobitnom iskazu, te očigledno usmjerenim na ublažavanje svoje krivice, pa ga kao takvog nije ni prihvatio. Naime ovako izmjenjeni iskaz okrivljenog je u suprotnosti sa nalazom vještaka saobraćajne struke iz kojeg je nesumnjivo utvrđeno da se vozila „Golf“ i „Nissan“ nisu kretala istom brzinom, već se vozilo „Golf“ kretalo brzinom od oko 70 km/h, dok se vozilo „Nissan“ kretalo brzinom od oko 40 km/h. Osim toga iz nalaza proizilazi da vozač vozila „Nissan“ koji se kretao pravilnom putanjom po kolovozu i relativno malom brzinom ni na koji način, nije ometao okrivljenog u upravljanju njegovim vozilom. Takođe, iz iskaza svjedoka K.P. koji je upravljao vozilom „Nissan“, a koji je sud u cjelosti prihvatio, proizilazi da je isti preduzeo radnju kočenja tek u momentu kada je osjetio udar u zadnji dio svog vozila, nakon čega se i zaustavio.

Cijeneći navode odbrane okrivljenog date u završnoj riječi, da je ostalo neutvrđeno da li je sigurnosni pojas K.D.e kritičnom prilikom bio ispravan, odnosno da li je pravilno korišćen kritičnom prilikom, a obzirom da je istoj smrskan grudni koš, sud je ocjenio neosnovanim iz razloga što se vještak mašinske struke na tu okolnost izjasnio, odnosno da na sigurnosnim pojasevima u vozilima, pa i vozilu K.D.e, nije bilo vidljivih oštećenja, zbog čega vještak, u skladu sa pravilima svoje struke, smatra da je isti bio ispravan. U ovom dijelu, sa nalazom i mišljenjem vještaka mašinske struke, saglasni su iskazi svjedoka K.P. i K.M., koji su obojica naveli da je K.D., kada su prišli njenom vozilu nakon nezgode, bila vezana sigurnosnim pojasom. Osim toga, u skladu sa tim je i navod vještaka sudske medicine dr D.Č., da prelom ključne kosti nije "obavezan" kod vezanih vozača te da, u slučajevima gdje postoje velika oštećenja prednjih dijelova vozila, kao što je u konkretnom slučaju, sa oštećenjima unutrašnjih prednjih djelova vozila, intenzitet povreda vozača skoro da ne zavisi od toga da li su isti bili vezani sigurnosnim pojasevima ili ne. Takođe je u zapisniku o uviđaju o saobraćajnoj nezgodi izričito navedeno da je vozač vozila „Polo“, K.D., koristila sigurnosni pojas. Takođe su neosnovani navodi branioca okrivljenog da je u čeonom sudaru u kojem učestvuje dva automobila, slične težine, sličnih brzina kretanja i koji pretrpe slična oštećenja, sa vozačima koja su oba bila vezana sigurnosnim pojasom, očekivano da dođe i do identičnih ili bar sličnih povreda glave i grudnog koša, što je u konkretnom

slučaju izostalo. Takvi navodi branioca okrivljenog opovrgnuti su kako nalazom i mišljenjem vještaka saobraćajne struke, tako i vještaka medicinske struke.

Ovo iz razloga što je iz nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke, utvrđeno da je uslijed međusobnog udara, do intenzivnije rotacije vozila „Polo“ oko svoje vertikalne ose došlo iz razloga što je vozilo okrivljenog „Golf“, u trenutku kontakta raspolagalo nešto većom brzinom od vozila „Polo“ uslijed čega je došlo do rotiranja oba vozila svojim zadnjim dijelovima oko svoje vertikalne ose, a što je bilo intenzivnije kod vozila „Polo“, te je isto svojim zadnjim dijelom „izbačeno“ sa kolovoza. U vezi sa tim, logično je da su kod pokojne K.D.e nastale veće povrede, a do takvog zaključka sud dolazi i ocjenom iskaza vještaka medicinske struke, da sigurnosni pojas kod vozača ima ulogu da umanjuje djelovanje inercionih sila prilikom direktnih sudara, odnosno umanjuje ih, ali ne može da spriječi da tijelo vozača prilikom sudara poleti prema volanu, što se u konkretnom slučaju desilo K.D.i, uslijed čega su kod iste nastale gore opisane povrede.

Takođe, neosnovani su navodi branioca okrivljenog da je vještak saobraćajne struke ostao nedorečen u dijelu procjene asfaltne podloge puta na dionici gdje se dogodila saobraćajna nezgoda. Naime, vještak je na glavnom pretresu pojasnio da, iako nije neposredno izvršio uviđaj lica mjesta, iz samog zapisnika o uviđaju saobraćajne nezgode, a koji je sud takođe prihvatio kao vjerodostojan dokaz, proizilazi da put nema karakteristika, što po njegovom mišljenju znači da put nema oštećenja. Osim toga, ova činjenica utvrđena je i iz same fotodokumentacije lica mjesta, obzirom da na fotografijama na magistralnom putu nema oštećenja asfaltne podloge, rupa niti nepravilno postavljenih šahtova, kako to navodi branilac okrivljenog.

Nadalje, neosnovani su navodi branioca okrivljenog da je vještak saobraćajne struke ostao nedorečen i protivurječan u pogledu načina nastanka saobraćajne nezgode. Naime, istina je da je vještak saobraćajne struke u svom nalazu dao dvije mogućnosti uzroka prelaska okrivljenog svojim vozilom u suprotnu kolovoznu traku, a samim tim i nastanka saobraćajne nezgode. Međutim, vještak se kako u svom pisanom nalazu, tako i na glavnom pretresu izjasnio da je prema dinamičkom toku nezgode, koji je vještak procijenio objektivno i u skladu sa pravilima struke, veća vjerovatnoća da je okrivljeni sustigao vozilo Nissan i zbog razlike u brzinama bio prinuđen da intenzivno koči zbog čega je došlo do destabilizacije njegovog vozila i kontakta sa vozilom Nissan, te prelaska okrivljenog u lijevu kolovoznu traku, a odmah nakon toga i do sudara sa vozilom Polo. Osim toga, na isti način okrivljeni opisuje dinamički tok nezgode, a i sud nema razloga za sumnju u isti.

Takođe su neosnovani su navodi branioca da je oštećena adekvatnim manevrima, kočenjem ili skretanjem bila u mogućnosti da izbjegne ili ublaži kontakt sa vozilom okrivljene. Naime, ocjena je suda da je u konkretnom slučaju vještak saobraćajne struke pravilno procijenio da uslijed iznenadnosti i nekontrolisanog prelaska okrivljenog na suprotnu kolovoznu traku oštećena nije imala ni prostornih ni vremenskih mogućnosti da kretanje svog vozila prilagodi takvom kretanju okrivljenog. Iz kretanja vozila K.D.e, proizilazi da ista čak ni instiktivno nije odreagovala u cilju izbjegavanja kontakta sa vozilom okrivljenog u smislu da je smanjila brzinu svog kretanja ili skrenula u desno, što upućuje na logičan zaključak da kretanje vozila okrivljenog nije bilo radnja preticanja vozila „Nissan“, koju bi K.D. eventualno mogla uočiti i izbjeći, već upravo nekontrolisan prelazak vozila okrivljenog na suprotnu kolovoznu traku uslijed kontakta sa vozilom „Nissan“. Ovo posebno kod činjenice što, da je vozač „Golfa“ – okrivljeni, preduzeo radnju preticanja, on bi svoje vozilo izmjestio na lijevu stranu kolovoza i znatno prije mjesta gdje je došlo do kontakta sa vozilom „Nissan“, pa bi u takvoj situaciji vozač „Pola“ – K.D., uočila vozilo „Golf“ na svojoj kolovoznoj traci i sigurno

bi, bar instiktivno, pomjerila svoje vozilo u svoju desnu stranu. Kako je došlo do kontakta vozila gotovo čitavim zahvatom prednjih čeonih strana vozila, te činjenice da se vozilo „Polo“ zarotiralo u svoju desnu stranu, može se zaključiti da vozač vozila „Polo“ nije reagovao u cilju izbjegavanja kontakta sa vozilom „Golf“. Sa druge strane, obzirom da je vozač „Golfa“ - okrivljeni, izbjegavao nalijetanje svog vozila na vozilo „Nissan“, on se našao na lijevoj kolovoznoj traci neposredno prije ostvarenog kontakta sa vozilom „Polo“ tako da vozač vozila „Polo“ – K.D., nije imala prostorno vremenskih mogućnosti da koriguje svoju putanju kretanja u cilju izbjegavanja kontakta sa vozilom „Golf“. U vezi s tim, neosnovani su i navodi branioca okrivljenog da K.D., koja je vozila brzinom od 60 km/h, prije kontakta sa vozilom okrivljenog, nije kočila niti usporila svoje vozilo čime bi znatno smanjila težinu posljedice. Naime, upravo to što K.D. nije korigovala kretanje svog vozila (skretanjem u desno ili usporavanjem), zapravo potvrđuje da ista ni na koji način nije mogla predvidjeti izlijetanje okrivljenog svojim vozilom na njenu kolovoznu traku kako bi izbjegla kontakt sa istim, što nadalje potvrđuje činjenicu da okrivljeni nije vršio radnju preticanja već je na suprotnu kolovoznu traku prešao uslijed toga što je sustigavši vozilo „Nissan“ ispred sebe, kočio svoje vozilo, udario u vozilo „Nissan“, a zatim, ne kontrolišući svoje vozilo uslijed klizavog kolovoza, prešao na suprotnu kolovoznu traku.

Iz naprijed navedenih razloga, neosnovani su i navodi punomoćnika oštećene porodice date u završnoj riječi, koji je uvjerenja da je okrivljeni kritičnom prilikom imao namjeru da pretiče vozilo „Nissan“, te da se okrivljeni kritičnom prilikom nije pridržavao odredbe čl. 36 ZOBS-a na putevima – prekoračenje brzine dozvoljene saobraćajnim znakom, a ne, kako je u izreci optužnice utvrđeno, člana 35 st. 1 ZOBS-a na putevima. Naime, punomoćnik porodice oštećene je istakao da je vožnja okrivljenog u konkretnom slučaju bila opasna i rizična i da smatra da je okrivljeni, uprkos činjeničnom stanju utvrđenom iz provedenih dokaza, zapravo preduzimao radnju preticanja vozila „Nissan“. Međutim, ocjenom nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke, sud je nesumnjivo utvrdio da se okrivljeni u konkretnom slučaju kretao neprilagođenom brzinom za stanje mokrog i klizavog kolovoza, te da je sustigao vozilo „Nissan“ i zbog razlike u brzinama kretanja bio prinuđen da intezivno koči svojim vozilom, što je dovelo do destabilizacije u kretanju vozila „Golf“ i kontakta sa vozilom „Nissan“ u vidu okrznuća, prelaska u lijevu kolovoznu traku, a odmah nakon toga i do sudara sa vozilom „Polo“. Vještak je naveo da nije od značaja samo prekoračenje brzine koja je na tom dijelu kolovoza propisana saobraćajnim znakom (50 km/h), imajući u vidu da je do nezgode moglo doći i da se okrivljeni kretao propisanom brzinom od 50 km/h, posebno imajući u vidu da se vozilo „Nissan“ kretalo sporije od njega. Obzirom na prednje, okrivljeni je bio dužan da brzinu kretanja svog vozila prilagodi tako da blagovremeno može preduzeti radnje u cilju da svoje vozilo može blagovremeno zaustaviti pred svakom preprekom koju pod datim okolnostima može da vidi ili da predvidi, što isti nije učinio. Naime, okrivljeni je vidio ispred sebe vozilo „Nissan“ (dakle radi se o prepreci na kolovozu koju je okrivljeni nesporno vidio), a svoju brzinu nije prilagodio mokrom i klizavom kolovozu kako bi svojim vozilom upravljao na način kojim ne ugrožava bezbjednost saobraćaja.

Polazeći od svih naprijed provedenih i analiziranih dokaza, ocjenom svakog pojedinačno i u njihovoj međusobnoj vezi, kao i u vezi sa odbranom okrivljenog, sud je nesporno utvrdio da je okrivljeni dana 13. januara 2016. godine oko 19,10 sati u Herceg Novom, Zelenika, na jadranskom putu u neposrednoj blizini dvorišta kuće A., upravljajući putničkim vozilom marke „Volkswagen Golf 3“, reg. oznake HN ..., krećući se u pravcu Herceg Novog, ne pridržavajući se saobraćajnih propisa – odredbe čl. 35. st. 1. ZOBS-a na putevima, ugrozio saobraćaj i doveo u opasnost živote ljudi, na način što je vozilom upravljao brzinom od 70 km/h koja brzina nije bila prilagođena stanju mokrog i klizavog kolovoza i takva da vozilo može blagovremeno zaustaviti pred svakom preprekom koju može da vidi, iako je bio svjestan da uslijed neprilagođene brzine može izazvati saobraćajnu nezgodu, ali je olako držao da do toga neće doći, pa je sustižući putničko vozilo marke „Nisan

Qusqai“ reg.oznake HN ..., kojim je krećući se u istom pravcu upravljao K.P., u namjeri da nastavi kretanje iza vozila „Nisan Qusqai“ započeo radnju kočenja kada je izgubio kontrolu nad vozilom koje je prednjim desnim dijelom udarilo u zadnji lijevi dio vozila marke „Nisan Qusqai“ i nakon toga prešlo na lijevu kolovoznu traku, te prednjim dijelom svoga vozila udario u prednji dio putničkog vozila marke „Volkswagen Polo“ reg.oznake HN ..., kojim je upravljala oštećena K.D. pravilno se krećući iz suprotnog pravca, uslijed čega je oštećena K.D. zadobila prelom grudne kosti, serijski prelom rebara sa lijeve strane od III do X rebra sa dislokacijama, sa desne strane serijski prelom rebara od II do IX sa dislokacijama, zbog kojih povreda je, a uslijed iskrvavljenja iz rascjepa aorte, pluća i raskidanih krvnih sudova oko preloma kostiju rebara u grudne kosti, ubrzo preminula u bolnici PZU bolnica Meljine.

U opisanim radnjama okrivljenog sud je našao sva bitna obilježja krivičnog djela teško djelo protiv bezbjednosti javnog saobraćaja iz čl. 348 st. 4 u vezi čl. 339 st. 3 u vezi st. 1 Krivičnog zakonika Crne Gore, jer se okrivljeni nije pridržavao saobraćajnih propisa i to odredbe člana 35 st. 1 ZOBS-a na putevima, obzirom da je kritičnom prilikom upravljao svojim vozilom brzinom od 70 km/h, koja brzina nije prilagođena karakteristikama i stanju puta – klizavog i mokrog kolovoza i takva da bi vozilo mogao blagovremeno zaustaviti pred svakom preprekom koju pod datim okolnostima može da vidi ili predvidi i time ugrozio saobraćaj i doveo u opasnost živote ljudi, uslijed čega je na gore opisani način izazvao saobraćajnu nezgodu u kojoj je oštećena K.D. zadobila teške i po život opasne povrede od kojih je kasnije i preminula.

U odnosu na oblik vinosti, sud je utvrdio da je okrivljeni postupao sa svjesnim nehatom, i to kako u odnosu na radnju izvršenja – nepridržavanje saobraćajnih propisa iz čl.35 st. 1 ZOBS-a na putevima, tako i u odnosu na nastupjelu posljedicu – dovođenje u opasnost života i tijela ljudi i smrt oštećene K.D.e. Naime, okrivljeni je bio svjestan da svojim naprijed opisanim radnjama – nepridržavanjem saobraćajnih propisa iz čl. 35 st. 1 ZOBS-a na putevima, kao vozač može ugroziti javni saobraćaj i dovesti u opasnost živote i tijelo ljudi, te da uslijed toga može nastupiti smrt nekog lica, ali je olako držao da do toga neće doći ili da će to moći spriječiti.

Odlučujući o vrsti i visini krivične sankcije koju okrivljenom V.M.u treba izreći za počinjeno krivično djelo, sud je cijenio sve okolnosti iz člana 42 Krivičnog zakonika Crne Gore pa je okrivljenom odmjero kaznu u granicama koje su zakonom propisane za predmetno krivično djelo, uzimajući u obzir sve okolnosti koje utiču da kazna bude manja ili veća. Sud je okrivljenom V.M.u od olakšavajućih okolnosti cijenio mladost, obzirom da se radi o licu koje ima 21 godinu, izraženo iskreno kajanje i držanje pred sudom, kao i njegovu raniju neosuđivanost. Naime, iako je okrivljeni na glavnom pretresu naveo da je ranije osuđivan, ne navodeći za koje krivično djelo, iz kaznene evidencije na ime okrivljenog proizilazi da za istog nema podataka o ranijim osudama. Obzirom da osuđivanost okrivljenog nije nesumnjivo utvrđena, to je sud primjenom načela in dubio pro reo, cijenio da je okrivljeni neosuđivan i tu okolnost cijenio kao olakšavajuću. Sud je također razmatrao i navode punomoćnika oštećene porodice koji se tiču samog odnosa okrivljenog prema porodici poginule K.D.e, što se okrivljenom posebno od strane istih zamjera, da okrivljeni nije izjavio saučešće porodici poginule niti došao kod njih u kuću. Međutim, kako je okrivljeni naveo, on najprije nije lično izjavio saučešće porodici poginule iz straha od reakcije istih, što se svakako može pripisati njegovoj mladosti i neiskustvu. Nadalje, okrivljeni je istakao da je kasnije pokušao da stupi u kontakt sa porodicom oštećene odnosno sa njenim sinom, ali je on to odbio, te da su roditelji okrivljenog snosili troškove sahrane K.D.e i porodici poginule nudili bilo koju vrstu pomoći, koje okolnosti sin poginule K.D.e nije pomenuo u svom svjedočkom iskazu. Sud je i na ovu okolnost bio dužan da primjeni načelo in dubio pro reo, te istu nije cijenio kao otežavajuću okolnost na strani okrivljenog.

Obzirom na prednje, sud je okrivljenom za počinjeno krivično izrekao kaznu zatvora u trajanju od jedne godine, a uvjerenja je da je ovako odmjerena kazna adekvatna težini počinjenog krivičnog djela i stepenu krivice okrivljenog kao počinioca, kao i jačini povrede zaštićenog dobra, imajući u vidu da je u saobraćajnoj nezgodi život izgubila osoba srednjeg životnog doba, te da će se istom u okviru opšte svrhe izricanja krivičnih sankcija predviđene čl.4.KZ ostvariti i svrha kažnjavanja iz čl.32 istog Zakona.

Sud je oštećenu porodicu pokojne K.D.e, na osnovu čl. 239 st. 2 ZKP-a, uputio da imovinskopravni zahtjev u cjelini ostvaruje u parničnom postupku, obzirom da činjenice utvrđene u ovom krivičnom postupku ne pružaju pouzdan osnov ni za potpuno ni za djelimično presuđenje, a njihovo utvrđivanje bi vodilo znatnom odugovlačenju postupka.

Odluka o troškovima krivičnog postupka zasniva se na članu 229 stav 1 ZKP-a, te je sud, obzirom da je okrivljenog oglasio krivim, istog obavezao da naknadi troškove krivičnog postupka, a isti se sastoje od troškova saobraćajnog vještačenja po vještaku P.Č. u iznosu od 221,50 €, mašinskog vještačenja po vještaku M.N. u iznosu od 240,65 €, i medicinskog vještačenja po vještaku Č.D. u iznosu od 441,87 €, troškove prevoza leša na obdukciju u iznosu od 165,85 €, troškove zastupanja porodice oštećene po punomoćniku u iznosu od 800 €, te branioca po službenoj dužnosti okrivljenog advokata Đ.B. u iznosu od 250,00 €, što ukupno iznosi 2119,87 €.

OSNOVNI SUD U HERCEG NOVOM

Dana, 20.07.2016.godine

Zapisničar: Sudija,

Bosanac Vjera Dabetić Zorica

PRAVNA POUKA:

Protiv ove presude dozvoljena je žalba

u roku od 15 dana od dana prijema,

Višem sudu u Podgorici, putem ovog suda.

DNA: -ODT Herceg Novi, okrivljenom, braniocu, okrivljenog advokatu Ć.S. punomoćniku porodice oštećene advokatu I.M. -u spise predmeta

