

PRAVNO PITANJE I SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKO PITANJE U SUDSKOJ PRAKSI

LEGAL ISSUES AND TRAFFIC - TECHNICAL ISSUES THE CASE LAW

Vesna Stevanović¹

XI Simpozijum
"Analiza složenih saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: U krivično sudskoj praksi često dolazi do spora između sudija i veštaka oko toga da li su veštaci u svom nalazu i mišljenju prešli granicu koja razdvaja pravno i tehničko pitanje u postupcima pred sudom. To je posebno značajno u radu veštaka medicinske i saobraćajno-tehničke struke. Saobraćajno-tehničko veštarenje je jedno od najznačajnijih i najčešćih vrsta veštarenja u sudskim postupcima. U praksi veštaci saobraćajno-tehničke struke vrlo često se izjašnjavaju o pojedinim pitanjima koji su isključivo u domenu prava. U ovom radu pokušali smo da objasnimo šta je pravno pitanje, a šta saobraćajno-tehničko pitanje u toku veštarenja, da napravimo razgraničenje.

KLJUČNE REČI: SUDIJA, VEŠTAK, KRIVIČNI POSTUPAK,
SUDSKA PRAKSA,
SAOBRAĆAJNO-TEHNIČKO
VEŠTAČENJE

Abstract: In a criminal case law is often a dispute between the judges and experts on whether the experts in his report crossed the border that separates the legal and technical issue in the proceedings before the court. This is particularly important in the work of expert medical and transportation - technical expertise. Traffic - technical expertise is one of the most important and most common type of expert testimony in court proceedings. In practice the profession of technical traffic experts often speak about the particular issues that are exclusively the domain of law. In this paper, we try to explain what is a legal question, a technical matter what the traffic during the expertise to make a distinction.

KEY WORDS: JUDGE, EXPERT WITNESS,
THE CRIMINAL COURT PROCEDURE,
THE COURT PRACTICE,
TRAFFIC TECHNICAL EXPERTISE

¹ Apelacioni sud u Nišu, e-mail: glosarijum@glosarijum.com

1. UVOD

Krivično sudska praksa u našoj zemlji bogata je najrazličitijim vrstama sudske postupaka. U nekim od tih postupaka odluka se donosi posle održanih glavnih pretresa, saslušanja stranaka i svedoka. U drugom, većem broju postupaka neophodno je obaviti i veštačenje (jedno ili više) da bi se mogla doneti presuda, na zakonu zasnovana.

Kada su veštačenja u pitanju dijapazon postupaka zbog kojih se određuju veštačenja je raznovrstan – najčešće se određuju u predmetima krivičnih dela iz grupe protiv života i telesa, protiv privrede, visoko-tehnološkog kriminala... Jedna od grupa krivičnih dela u kojoj se najčešće određuju veštačenja su krivična dela protiv bezbednosti saobraćaja – na putevima, posebno. U pomenutoj grupi krivičnih dela se određuje i najveći broj različitih vrsta veštačenja.

Cilj nam je da u ovom radu ukažemo na pojedina sporna pitanja koja se uočavaju u praksi. Ukažaćemo i na odgovarajuće primere iz sudske prakse gde se ti problemi pojavljuju i kako se ti problemi mogu prevazići.

2. UKRATKO O KRIVIČNIM DELIMA PROTIV BEZBEDNOSTI JAVNOG SAOBRAĆAJA

Osnovni zaštitni objekat krivičnih dela iz ove grupe je saobraćaj. To proizilazi i iz naslova većeg broja krivičnih dela iz ove grupe: ugrožavanje javnog saobraćaja (čl. 289 KZ), ugrožavanje saobraćaja opasnom radnjom i opasnim sredstvom (čl. 290 KZ), ugrožavanje bezbednosti vazdušnog saobraćaja (čl. 291 KZ), ugrožavanje bezbednosti vazdušnog saobraćaja nasiljem (čl. 292 KZ), nesavesno vršenje nadzora nad javnim saobraćajem (čl. 295 KZ), nepružanje pomoći licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi (čl. 296 KZ), teška dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja (čl. 297 KZ).

U strukturi zastupljenosti 15 najčešćih vrsta krivičnih dela optužena i osuđena punoletna lica za krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja su u periodu od 1998-2000. god. na drugom mestu, koja tendencija je zadržana do danas(1). Novi Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima (dalje: ZBS) stupio je na snagu 10.6.2009. godine, a njegova primena počela je od 11.12.2009. godine. Prva godina primene novog ZBS dala je pozitivne rezultate u svim segmentima², ali podaci za 2011. godinu ponovo vraćaju zabrinutost zbog povećanja broja smrtno nastradalih poginulo - 721 lice i teško povređenih lica³. Najčešći uzroci saobraćajnih nezgoda su: nepropisna (prevelika) brzina; nepoštovanje saobraćajnih propisa u pogledu skretanja, okretanja i kretanja, nedržanje odstojanja...; vožnja pod dejstvom alkohola.

3. VEŠTAČENJE U KRIVIČNOM POSTUPKU

Sva veštačenja u toku krivičnog postupka obavljaju se shodno odredbama Zakonika o krivičnom postupku. Trenutno u našoj zemlji primenjuju se odredbe dva Zakonika o krivičnom postupku i to: u postupcima pred sudovima opšte nadležnosti - Zakonika o krivičnom

² Prema podacima MUP RS Uprave saobraćajne policije tokom 2010 godine na putevima u Republici Srbiji poginulo je 656 lica.

³ Večernje novosti online, 22. januar 2012.: Bahati vozači ponovo na obuci : Broj poginulih lica u saobraćajnim nezgodama u 2011. godini je povećan za 71 u odnosu na 2010. godinu

postupku iz 2001. godine(2) sa izmenama i dopunama koji važi do 14.1.2013. godine (dalje: Zakonik) i u postupcima pred posebnim odeljenjem Višeg suda za organizovani kriminal i ratne zločine - Zakonika o krivičnom postupku iz 2011. godine (3), koji je počeo da se primenjuje od 15.1.2012. godine (dalje: Novi Zakonik).

Prema odredbama Zakonika odredbe o veštačenju spadaju u grupu radnji dokazivanja, zajedno sa još nekoliko radnji dokazivanja među kojima su : ispitivanje okrivljenog, saslušanje svedoka, uviđaj... Prema odredbama Novog Zakonika odredbe o veštačenju spadaju u grupu dokaznih radnji zajedno sa ispitivanjem okrivljenog, saslušanjem svedoka, uviđajem, rekonstrukcijom događaja i još nekoliko radnji dokazivanja.

Jedno od najzastupljenijih veštačenja u krivičnim sudskim postupcima je saobraćajno-tehničko veštačenje, obzirom na brojnost krivičnih dela iz ove grupe u svakodnevnom životu. Pri tome, ova vrsta veštačenja se sve češće koristi i u prekršajnim postupcima, a osim toga i u parničnim postupcima kada je u pitanju naknada štete.

U praksi smo uočili pojavu da veštaci saobraćajno-tehničke struke, u završnom delu svog rada posle nalaza u mišljenju prelaze granice svog domena struke i često ulaze u domen pravnih pitanja. Naravno, to se ne odnosi na sve veštace, ali određen broj veštaka iz različitih delova naše zemlje napravi tu grešku.

Postavlja se pitanje zbog čega oni tako rade, da li je to i na koji način regulisano u glavnim procesnim propisima iz krivične materije po kojima se određuje veštačenje, da li je taj propis dovoljno jasan ili nije.

U Zakoniku ne postoji odredba koja bliže reguliše obaveze veštaka da se izjašnjavaju o pravnim pitanjima. Sa druge strane u Novom Zakoniku je u tom pogledu učinjena značajna novina. Naime, kod **osnovnih odredaba** u delu koji se odnosi na odredbe o razlozima za veštačenje izričito je navedeno: veštačenje se ne može odrediti radi utvrđivanja ili ocene pravnih pitanja o kojima se odlučuje u postupku. Smatramo da je ovo rešenje od izuzetnog značaja za sudsku praksu i način postupanja veštaka prilikom davanja pismenog nalaza i mišljenja, da neće prelaziti granicu svog domena veštačenja i ulaziti u pravna pitanja. U tom slučaju, taj deo njihovog nalaza i mišljenja ne može se ceniti, jer po pravilu postoji jasno razgraničenje u pogledu kojih činjenica bi trebalo veštaci odgovarajućih struka da se izjasne prilikom veštačenja.

To pravno posmatrano u velikoj meri zavisi i od sadržine naredbe za veštačenje. Ukoliko je naredba za veštačenje nedovoljno precizna, kratka, uopštena utoliko su šanse da veštak izađe iz svog domena veštačenja veće. Sa druge strane, ukoliko je naredba za veštačenje detaljna, potpuna i jasna, veštak skoro da nema šanse da izađe iz svog domena veštačenja. U tom pogledu Novi Zakonik je konkretizovao sadržinu naredbe o veštačenju. Odredbom člana 118. propisan je sadržaj naredbe o veštačenju:

1. naziv organa koji je naredio veštačenje;
2. ime i prezime lica koje je određeno za veštaka, odnosno naziv stručne ustanove ili državnog organa kome je povereno veštačenje;
3. označenje predmeta veštačenja;
4. pitanja na koja treba odgovoriti;
5. obaveza da izuzete i obezbeđene uzorce, tragove i sumnjive materije preda organu postupka;
6. rok za podnošenje nalaza i mišljenja;
7. obavezu da nalaz i mišljenje dostavi u dovoljnem broju primeraka za sud i stranke;
- 8) upozorenje da činjenice koje je saznao prilikom veštačenja predstavljaju tajnu;
9. upozorenje na posledice davanja lažnog nalaza i mišljenja.

I pored toga što primena odredaba Novog Zakonika nije još uvek počela za sudove opšte nadležnosti, smatramo da je korisno da se sudije prvostepenih sudova kada određuju veštačenje pridržavaju sadržine naredbe o veštačenju. Na taj način smanjuje se mogućnost da prilikom davanja pismenog nalaza i mišljenja veštaci izđu iz svog domena veštačenja u pravna pitanja.

U dosadašnjoj sudskoj praksi brojni su primeri da su veštaci različitih struka, pre svega medicinske odnosne saobraćajne davalni sebi za pravo da se upuštaju u pravna pitanja zbog čega se ne retko govorilo da veštaci presuđuju.

4. GRANICA PRAVNOG I SAOBRAĆAJNOG PITANJA U PRAKSI

Predmet našeg interesovanja u ovom delu rada je granica pravnog i saobraćajno-tehničkog pitanja. Naravno, nemamo pretenziju da ćemo u jednom radu ograničenog obima moći da u potpunosti ukažemo na ovaj problem i da ga razjasnimo imajući u vidu brojnost najrazličitijih saobraćajnih situacija u praksi

U ovom momentu shodno važećem Zakoniku, po pravilu, prvi kontakt veštaka saobraćajno-tehničke struke sa krivičnim predmetom je nakon dobijanja predmeta sa naredbom za veštačenje. U zavisnosti od težine nastupele zabranjene posledice – telesne povrede ili smrt nekog lica, zavisi i faza postupka u kojoj veštak dobija predmet na veštačenje – da li u toku istrage – istražnih radnji ili u toku glavnog pretresa (bez obzira da li je u pitanju redovni ili skraćeni postupak).

Stvarna nadležnost veštaka saobraćajne struke je određena okvirima njegove specijalizacije. Na osnovu naredbe za veštačenje istražnog sudije odnosno rešenja za veštačenje dobijenog od strane sudije ili sudskog veća tokom glavnog pretresa veštak saobraćajno-tehničke struke treba da se izjasni na brojna pitanja od kojih izdvajamo:

- utvrđivanje brzina kretanja vozila učesnika saobraćajne nezgode neposredno pre nastanka saobraćajne nezgode i u momentu saobraćajne nezgode;
- utvrđivanju zaustavnog puta pri datoj brzini vožnje vozila učesnika saobraćajne nezgode;
- utvrđivanje mehanizma nastanka i toka saobraćajne nezgode;
- utvrđivanje mesta gde je došlo do nezgode – podužno i poprečno na kolovozu ili van kolovoza;
- kojim delovima vozila je došlo do saobraćajne nezgode;
- prostorno – vremenska analiza toka saobraćajne nezgode;
- utvrđivanje tehničkih mogućnosti da se izbegne saobraćajna nezgoda;
- utvrđivanje tehničke (ne)ispravnosti vozila učesnika saobraćajne nezgode;
- utvrđivanje uzroka nastanka saobraćajne nezgode;
- utvrđivanje uzročne veze između eventualne neispravnosti vozila učesnika saobraćajne nezgode i nastupele saobraćajne nezgode;
- koji je neposredni uzrok saobraćajne nezgode (zanošenje vozila, gubitak upravljljenosti nad vozilom, ...);
- postojanje uzročne veze između neispravnosti vozila, stanja kolovoza i saobraćajne nezgode;
- postojanje doprinosa oštećenog za nastanak saobraćajne nezgode i u čemu se isti sastoji.

Ovo su samo neka od pitanja na koja bi prema zahtevu suda iz naredbe – rešenja, trebalo da se izjasni veštak saobraćajno-tehničke struke.

Kvalitet saobraćajno-tehničkog veštačenja u velikoj meri zavisi od toga kakva se pitanja postavljaju veštaku od strane suda u naredbi – rešenju za veštačenje. Jedan od preduslova za to je i dobra priprema sudije za konkretni predmet, dobro poznavanje važećih saobraćajnih propisa – Zakon o bezbednosti saobraćaja i podzakonski propisi, ali i da je sudija koji postupa po predmetu vozač – da razume suštinu saobraćaja sa aspekta vozača, jer postoje situacije da sudije koji postupaju po ovim predmetima nisu vozači zbog čega ne razumeju dobro suštinu toka saobraćajne nezgode, bez obzira što su svakodnevno učesnici u saobraćaju. To ne znači da sudije koje nisu vozači ne treba ili ne mogu da postupaju po ovim predmetima, ali da bi bilo poželjno da u tom pogledu postoji specijalizacija, tako da je sudija koji postupa po ovim predmetima prošao odgovarajuću obuku bez obzira da li je vozač ili ne.

U pismenom nalazu i mišljenju veštak saobraćajno-tehničke struke ne može i ne sme da se upusti u utvrđivanje kršenja pravila – propisa Zakona o bezbednosti saobraćaja (dalje: ZBS) odnosno Zakona o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima(dalje: ZOBSP) – ukoliko je u pitanju veštačenje po nekom predmetu iz vremena važenja ZOBSP, uz navođenje tih propisa.

Veštak saobraćajno-tehničke struke ne sme da navede u pismenom nalazu i mišljenju:

- čijom krivicom (kog učesnika) je došlo do saobraćajne nezgode;
- da je do saobraćajne nezgode došlo zbog toga što okrivljeni – optuženi nije bio uračunljiv, jer je upravljao vozilom pod dejstvom alkohola odnosno psihoaktivnih supstanci;
- da li je brzina kretanja vozila učesnika saobraćajne nezgode bila prilagođena ili ne;
- da li postoji uzročna veza između radnje učesnika u saobraćaju i nastupele saobraćajne nezgode...

Ovo su samo neki primeri iz sudske prakse sa kojima smo se najčešće susretali.

Potvrda toga su brojne odluke iz sudske prakse, a ovde izdvajamo samo jedan primer odluke u kojoj se veštak upustio u pravno pitanje:

„TEŠKO DELO PROTIV BEZBEDNOSTI JAVNOG SAOBRACAJA

PRAVNA PITANJA KOJA SE TIČU POSTOJANJA UZROČNE VEZE IZMEĐU RADNJE UČESNIKA U SAOBRACAJU I NASTALE SAOBRACAJNE NEZGODE, KAO I PITANJE PRILAGODENOSTI BRZINE KRETANJA NE MOŽE REŠAVATI VEŠTAK VEĆ SUD

Iz obrazloženja:

Okrivljeni N.N. je usled nedostatka dokaza da je izvršio krivično delo oslobođen od optužbe da je dana 30.11.2007. godine oko 12,50 časova, u Nišu, kod Učiteljskog doma, upravljao autobusom krećući se iz pravca raskrsnice sa ulicom Voždovom u pravcu mosta Mladosti desnom saobraćajnom trakom, suprotno odredbi čl. 38. st. 1. ZOOBS-a, jer je prilikom pomeranja vozila udesno i zaustavljanja na autobuskom stajalištu odpočeo tu radnju a da se prethodno nije uverio da to može da otpočne bez opasnosti za druge učesnike u saobraćaju, pa je prednjim desnim delom autobusa udario u levu bočnu stranu tela pešaka oštećenog D.I., koji se kretao kolovozom uz ivičnjak, u pravcu kretanja autobusa, pa je od udara i odbacio oštećenog na trotoar, koji je pri padu udario u levu potkolenicu pešaka oštećene S.M., usled čega je oštećeni D.I. zadobio teške telesne povrede a oštećena S.M. lake telesne povrede.

U prvostepenom postupku je provedeno veštačenje od strane veštaka B.S., diplomiranog inženjera saobraćaja koji se izjašnjavao o uzroku ove saobraćajne nezgode.

Iz pobijane presude proizilazi da je prvostepeni sud zaključio da na strani okrivljenog nema propusta koji su u direktnoj uzročnoj vezi sa nastalom saobraćajnom nezgodom, zbog čega je i doneta oslobođajuća presuda, a pri čemu prvostepeni sud svoju odluku zasniva između ostalog i na nalazu i mišljenju navedenog veštaka.

Iz same pobijane presude proizilazi da je veštak dao tri moguće verzije događaja i s tim u vezi tri zaključka u pogledu učinjenih propusta. U ovakovom izjašnjenju veštaka propusti bi proizilazili imajući u vidu kako kretanje oštećenog tako i ponašanje okrivljenog i brzinu kretanja autobusa.

Prvostepeni sud je, imajući u vidu različita izjašnjenja saslušanih lica u pogledu kretanja oštećenog, propustio da pouzdano utvrdi režim kretanja oštećenog u momentu saobraćajne nezgode.

Iz prvostepene presude se ne može utvrditi ni da li je okrivljeni oštećenog mogao na vreme da uoči i da time spreči nastanak saobraćajne nezgode, niti pak tačno mesto kontakta između autobusa i oštećenog niti brzina kretanja autobusa neposredno pre, odnosno u momentu nezgode.

Kako se izjašnjenje veštaka saobraćajne struke uzročno vezuje i za brzinu kretanja autobusa, prvostepeni sud je bio u obavezi da utvrdi kolika je mogla biti brzina kretanja kretanja autobusa u datim uslovima da bi okrivljeni mogao blagovremeno da uoči oštećenog, odnosno kakav režim kretanja oštećenog bi u datim uslovima predstavljao faktor iznenađenja za okrivljenog, a kakvo kretanje oštećenog ne bi predstavljalo faktor iznenađenja, kao i da li se okrivljeni pridržavao odredaba čl. 30. i 45. ZOOBS-a u smislu kojih je vozač dužan da obrati pažnju koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz i da brzinu kretanja prilagodi uslovima puta i saobraćaja.

Sve ovo ostalo je nerazjašnjeno u prvostepenom postupku, pa se zaključivanje prvostepenog suda da nije dokazano da je okrivljeni izvršio krivično delo, uz prihvatanje jedne od mogućih varijanti iz nalaza i mišljenja veštaka saobraćajne struke, a bez uverljivih razloga odnosno materijalnih dokaza koji bi dozvolili da se sud opredeli za jednu od datih varijanti, ne može se za sada prihvati kao pravilno. Zbog navedenih nedostataka osnovano se žalbom javnog tužioca pobija i pravilnost utvrđenog činjeničnog stanja.

U ponovnom postupku prvostepeni sud će izvesti sve relevantne dokaze, veštačenje ove saobraćajne nezgode poveriće saobraćajnom institutu koji će detaljno izvršiti uvid u sve raspoložive dokaze u spisima predmeta i koji će veštačenjem, ocenom pre svega materijalnih dokaza a zatim i kazivanja saslušanih lica, na nesumnjiv način utvrditi brzinu kretanja autobusa, mesto kontakta autobusa i oštećenog, režim kretanja oštećenog obzirom na zadobijene povrede, pri čemu pravna pitanja koja se tiču postojanja uzročne veze između radnje učesnika u saobraćaju i nastale saobraćajne nezgode, kao i pitanje prilagođenosti brzine kretanja ne može rešavati veštak već sud, a pravilnom ocenom izvedenih dokaza, između ostalog i činjenice da li je u dатој situaciji oštećeni bio faktor iznenađenja za okrivljenog ili nije ili i da li je okrivljeni bio u obavezi da sa povećanom opreznošću izvrši zaustavljanje autobusa, sud će biti u mogućnosti da pravilno zaključi da li u radnjama okrivljenog stoje propusti koji su u direktnoj uzročnoj vezi sa nastalom saobraćajnom nezgodom, ili takvih propusta nema.

(Rešenje Apelacionog suda u Nišu Kž.1.br.1008/11 od 31.3.2011)“ (4)

5. ZAKLJUČAK

Razjašnjenje šta je pravno pitanje a šta saobraćajno-tehničko pitanje je izuzetno značajno za postupanje u skladu sa zakonom u krivičnim postupcima.

U tom pogledu najveća odgovornost leži na sudijama, počev od kvaliteta naredbe – rešenja kojim određuju saobraćajno-tehničko veštačenje, preko razumevanja pismenog nalaza i mišljenja veštaka koji zastupa stavove iz svog nalaza i mišljenja na glavnom pretresu, do postavljanja odgovarajućih pitanja ili zabrane odgovora na pojedina pitanja koje nedovoljno obučene stranke postavljaju veštacima tokom glavnog pretresa, pa do razlučivanja u presudi a naročito u obrazloženju presude da li se veštak saobraćajno-tehničke struke upustio u pravno pitanje i pravilan stav u tom pogledu.

U narednom periodu, do početka primene u praksi novog Zakonika o krivičnom postupku, a i posle toga treba organizovati zajedničke stručne skupove u saradnji Pravosudne akademije i nadležnog tela – Komore veštaka saobraćajne struke, ukoliko takvo ili neko slično telo postoji, u cilju približavanja stavova, produbljivanja znanja kako sudija tako i veštaka i u najboljem interesu pravosuđa u celini.

LITERATURA:

- [1] Statistika pravosuđa 2001: Punoletni i maloletni učinoci krivičnih dela 1996–2000. br. 245, Republički zavod za informatiku i statistiku Republike Srbije, Beograd, novembar 2001.
- [2] Zakonik o krivičnom postupku („Sl. List SRJ“ 70/2001, 68/02, „Sl. glasnik RS“, бр. 58/04, 85/05, 115/05, 46/06, 49/07, 122/08, 20/09, 72/09)
- [3] Zakonik o krivičnom postupku („Sl. glasnik RS“, бр. 72/11)
- [4] *Izbor sudske prakse*, 2, 42- 43, Beograd, 2012.

