

UVIĐAJ SAOBRAĆAJNIH NEZGODA SA UČEŠĆEM PEŠAKA

Dragan Obradović¹

XIII Simpozijum
"Veštačenje saobraćajnih nezgoda
i prevare u osiguranju"

Rezime: Najčešće pripadnici policiji vrše uviđaje ali osim njih na uviđaje izlaze i javni tužiocu koji suštinski rukovode prekrivičnim postupkom. U sudskoj praksi na uviđaje povodom saobraćajnih nezgoda svih vrsta, pa i sa učešćem pešaka retko izlaze veštaci saobraćajno tehničke struke. Zbog propusta koji se naprave prilikom vršenja uviđaja dolazi do odugovlačenja sudskih postupaka, a samim tim je znatno otežano donošenje odluka u sudskom postupku. U radu smo ukazali samo na neke podatke koje treba prikupiti na licu mesta prilikom vršenja uviđaja saobraćajne nezgode sa učešćem pešaka i na značaj tih podataka za krivični postupak

KLJUČNE REČI: UVIĐAJ, SAOBRAĆAJNA NEZGODA, PEŠAK, KRIVIČNI POSTUPAK, SAOBRAĆAJNO – TEHNIČKO VEŠTAČENJE

¹ sudija Višeg suda u Valjevu

UVOD

Saobraćajne nezgode i njihove posledice predstavljaju veliki problem za svakog pojedinca, ali i za svaku državu. Posledice saobraćajnih nezgoda nekada se mogu sanirati – brže ili sporije, mogu da se otklone u manjoj ili većoj meri, ali njihova kompenzacija nikada nije moguća u potpunosti. To se posebno odnosi na saobraćajne nezgode sa učešćem pešaka. Čak i kod onih saobraćajnih nezgoda sa učešćem pešaka gde nisu nastupile teške ili najteže – smrtnе posledice, posledice u vidu pretrpljenog straha dugo ostaju a neke se nikada ne mogu otkloniti.

Zbog toga, veliki značaj ima način obavljanja uviđaja saobraćajnih nezgoda kada se jedino mogu potpuno pouzdano konstatovati svi tragovi od značaja za razjašnjenje kako je došlo do saobraćajne nezgode. Osim toga, samo tad i nikad više mogu se najpotpunije prikupiti svi relevantni podaci od značaja za odgovarajući sudske postupak koji kasnije sledi. Pravila koja se odnose na vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda, u tom pogledu su slična ili identična, nezavisno od pojedinih država u kojima su se takve saobraćajne nezgode dogodile odnosno propisa koji se odnose na vršenje uviđaja u zakonodavstvima tih država. U tom pogledu slična je situacija u procesnom zakonodavstvu Republike Srbije i Republike Srpske, jednog od konstitutivnih delova u okviru Bosne i Hercegovine.

Odredbe *Zakonika o krivičnom postupku* (u daljem tekstu: *Zakonik iz 2011.*)² primenjuju se Republici Srbiji od 1. oktobra 2013. godine. U delu odredaba koje se odnose na preduzimanje uviđaja (čl. 133.) *Zakonik iz 2011* preuzima rešenje iz *Zakonika o krivičnom postupku iz 2001.* (u daljem tekstu: *Zakonik iz 2001.*), ali sadrže i novine utoliko što definišu predmet uviđaja, a to može biti lice, stvar ili mesto.

Odredbe koje se odnose na uviđaj lica – okrivljenog odnosno drugih lica u odredbama *Zakonika iz 2011.* (čl. 134.) identične su odredbama koje se odnose na telesni pregled osumnjičenog odnosno okrivljenog kao i drugih lica u *Zakoniku iz 2001.* (čl. 131. st. 1.). Novina je da se od okrivljenog (ali ne i uhapšenog) kao i od drugih lica, pod precizno ispunjenim uslovima koji se odnose na uzimanje uzoraka biološkog porekla odnosno na uzimanje uzoraka za forenzičko – genetičku analizu mogu uzeti uzorci radi analize.

Zakonik iz 2011. sadrži osim toga i odredbe koje se odnose na uviđaj stvari i uviđaj mesta, koje su suštinski nove odredbe i nisu postojale u *Zakoniku.* Odredbe koje se odnose na uviđaj stvari (čl. 135.) odnose se na preduzimanje uviđaja nad pokretnim i nepokretnim stvarima okrivljenog ili drugih lica kao i uviđaj leša, dužnost svih da pruže pomoć organu postupka prilikom pristupa stvarima, pravila preduzimanja ove vrste uviđaja u zgradama, stanovima i drugim prostorijama. Odredbe koje se odnose na uviđaj mesta (čl. 136) regulišu da se preduzima na mestu krivičnog dela ili drugom mestu na kojem se nalaze predmeti ili tragovi krivičnog dela. Osim toga, pod tačno propisanim uslovima postoji mogućnost zadržavanja lica zatečenog na mestu uviđaja od strane organa postupka.

Zakon o krivičnom postupku Republike Srpske (u daljem tekstu: *ZKP RS*)³ u glavi XIII – Radnje dokazivanja sadrži posebni deo koji se odnosi na uviđaj i rekonstrukciju.

Odredbama koje se odnose na uviđaj direktno je posvećen samo jedan član - Uviđaj se preduzima kada je za utvrđivanje neke važne činjenice u postupku potrebno neposredno opažanje (čl. 157). Osim toga, uviđaj se pominje u još dva člana – Pomoć vještaka i stručnog lica (čl. 159.) i u glavi XVI – Istraga gde se eksplicitno pominje uviđaj i vještačenje (čl. 229.) u sklopu

² *Zakonik o krivičnom postupku „Sl. glasnik RS“ 72/2011, 101/2011 i 121/2012.*

³ *Zakon o krivičnom postupku „Sl. glasnik Republike Srpske“ 53/2012.*

odredaba kada ovlašćena službena lica mogu izvršiti uviđaj – izuzetno, nakon obavještavanja tužioca.

USLOVI ZA VRŠENJE UVIĐAJA

U odredbama Zakonika iz 2011. naglašava se značaj pomoći koji organu postupka prilikom preduzimanja uviđaja pružaju stručnjaci različitih struka. To je sada obavezno pravilo, a ne više samo mogućnost kao do sada (čl. 112. st. 1. Zakonika iz 2001.). Posebno, eksplicitno se ukaže da organu postupka prilikom preduzimanja uviđaja pružaju pomoći stručnjaci forenzičke i medicinske struke, koji će, pored ostalih radnji moći da uzmu potrebne uzorke radi analize. Ali, ne pominju se i dalje stručnjaci saobraćajno – tehničke struke iako zbog brojnosti saobraćajnih nezgoda za to postoji i te koliko razloga, po našem mišljenju.

U odredbama ZKP RS sadržana je odredba - Pomoć vještaka i stručnog lica (čl. 159.) koja je po svemu, pa i po tome da se ni u ovom propisu ne pominju se i dalje stručnjaci saobraćajno – tehničke struke, vrlo slična odgovarajućoj odredbi (čl. 112. st. 1.) Zakonika iz 2011.

Skica i fotodokumentacija uviđaja su sastavni deo **zapisnika o uviđaju** kod saobraćajnih nezgoda, od značaja za kvalitetnu analizu saobraćajne nezgode, a posebno za sve faze saobraćajnog veštačenja jer se na osnovu fotodokumentacije može: oceniti usporenje vozila, odrediti brzina vozila izgubljena pri sudaru, odrediti mesto sudara, međusobni položaj vozila i prepreka u momentu sudara, odrediti putanja vozila, način kretanja pešaka, kao i vrsta i obim oštećenja na vozilu⁴.

Na osnovu pravilno snimljenih **fotografija** oštećenja na vozilu, po pravilu iz više uglova, vještaci saobraćajno-tehničke struke mogu utvrditi: brzine kretanja vozila u momentu sudara, međusobni položaj učesnika nezgode, dati odgovore na pitanje ko je upravlja vozilom, odnosno da li je vozilo učestvovalo u nekoj saobraćajnoj nezgodi. Fotografije mogu biti izuzetno dragocen podatak sa uviđaja i u velikoj meri skratiti trajanje krivičnog postupka.

Takođe, pripadnici policije treba da obrate pažnju i na **skicu** kada oni lično ili kriminalistički tehničari sačinjavaju dokumentaciju uviđaja, jer najčešće greške prilikom uviđaja nastaju zbog nepravilne izrade i korišćenja skice⁵. Propustom da to učini pripadnik policije koji vrši uviđaj dozvoljava da netačno uneti podaci na skici postanu predmet analize saobraćajne nezgode od strane vještaka, pa će zato i rezultati veštačenja biti manjkavi, što sve može dovesti do odgovlačenja krivičnog postupka i rizika da ishod postupka ne bude zadovoljavajući.

Kada su u pitanju uviđaji kod saobraćajnih nezgoda, značajno je da skica i fotodokumentacija uviđaja koje po pravilu sačinjava kriminalistički tehničar iz OUP, predstavljaju sastavni deo zapisnika o uviđaju i od neprocenjivog su značaja za kvalitetnu analizu saobraćajne nezgode, a posebno za sve faze saobraćajnog veštačenja jer se na osnovu fotodokumentacije može: oceniti usporenje vozila, odrediti brzina vozila izgubljena pri sudaru, odrediti mesto sudara, međusobni položaj vozila i prepreka u momentu sudara, odrediti putanja vozila, način kretanja pešaka, kao i vrsta i obim oštećenja na vozilu⁶.

⁴ Krsto Lipovac, Živorad Ristić, Aranđelović M., Značaj fotografija za saobraćajno-tehničko veštačenje, *Vještak*, 2000., god. I, br. 1, str. 61-64.

⁵ Miroslav Đorđević, Radoslav Dragač, Osnovi za utvrđivanje uzroka i odgovornosti za saobraćajnu nezgodu, *Vještak*, 2000., god. I, br. 1, str. 71-73.

⁶ Krsto Lipovac, Živorad Ristić, Aranđelović M., op. cit., str. 61-64.

SPECIFIČNOSTI UVIĐAJA SAOBRACAJNIH NEZGODA SA UČEŠĆEM PEŠAKA

Karakteristično je da se uviđaj kod saobraćajnih nezgoda obavlja isključivo u predkrivičnom postupku od strane pripadnika organa unutrašnjih poslova, a prema odredbama Zakonika iz 2011 i od strane nadležnog javnog tužioca – osnovni javni tužioci, dok je to ranije bilo i od strane istražnog sudije. Pripadnici organa unutrašnjih poslova vrše uviđaje skoro isključivo kod onih krivičnih dela iz oblasti protiv bezbednosti javnog saobraćaja za koja je propisana kazna zatvora do osam godina ukoliko nije nastupila smrt nekog lica.

Međutim, vrlo često i kada je nastala smrtna posledica, ako ranije istražni sudija, a sada osnovni javni tužilac nije odmah u mogućnosti da izađe na lice mesta, organi unutrašnjih poslova samostalno obavljaju uviđaj. Praktično, to znači da organi unutrašnjih poslova vrše uviđaj odnosno mogu da vrše uviđaj kod skoro svih krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja osim kod saobraćajnih nezgoda sa smrtnom posledicom koju je izazvao vozač pod dejstvom alkohola ili psihoaktivnih supstanci, ako je to utvrđeno odmah pre početka uviđaja. U praksi su to najređe situacije. Imajući u vidu novi koncept krivičnog postupka propisan u odredbama Zakonika iz 2011, u prvoj godini primene novih odredaba evidentno je da su pripadnici organa unutrašnjih poslova vršili najveći broj uviđaja povodom saobraćanih nezgoda, a da su nadležni javni tužioci izlazili na lice mesta i uviđaj vršili znatno ređe nego što su to ranije radile istražne sudije.

Slično je regulisano i u ZKP RS – u pogledu vršenja uviđaja od strane ovlašćenih službenih lica bez prisustva tužioca i kada je tužilac prisutan na licu mesta (čl. 229.)

Po dolasku na lice mesta organ koji vrši uviđaj treba da prikupi i u zapisnik unese nekoliko grupa podataka od značaja za sve vrste saobraćajnih nezgoda i to podatke o: 1) izgledu lica mesta; 2) o učesnicima nezgode; 3) vozilima koja su učestvovala u nezgodi; 4) orientacionoj tački; 5) o trgovima; 6) ostalim preduzetim radnjama.

U daljem tekstu ukazaćemo samo na neke specifičnosti uviđaja u slučaju saobraćajne nezgode sa učešćem pešaka.

Kada su u pitanju saobraćajne nezgode sa učešćem pešaka u pogledu **podataka o izgledu lica mesta** potrebno je da u zapisniku budu navedeni detaljni podaci o putu, vremenu, promenama na licu mesta koje su se dogodile od momenta saobraćajne nezgode do dolaska službenih lica koja vrše uviđaj na lice mesta. Naravno, u ovom radu ograničenog obima pokušaćemo da ukažemo samo na neke karakteristike, ali i propuste koji se načine od strane službenih lica prilikom vršenja uviđaja saobraćajne nezgode u kojoj je učestvovao pešak.

Evidentirane su situacije u praksi da su službena lica koja vrše uviđaj pogrešno u zapisniku o uviđaju označili položaj gde se nalazi saobraćajni znak. Od položaja tog saobraćajnog znaka na licu mesta zavisi da li i dokle važi ograničenje brzine. Zbog tog propusta neko lice može biti oglašeno krivim ili oslobođeno optužbe.

U drugom predmetu⁷ u zapisniku o uviđaju nije dovoljno precizno navedena širina kolovoza. Nije bilo jasno da li se izmerena širina odnosi na celu širinu asfaltnog dela podloge puta na tom mestu ili samo na širinu prostora na kolovozu koji je ovičen punom linijom duž obe ivice kolovoza, gde je u odnosu na te pune linije sa spoljašnjih strana bio još manji deo asfaltne površine. Tek je naknadnim merenjem koje je izvršio veštak saobraćajne struke dilema razrešena, što je omogućilo da se tačno odredi položaj pokojnog pešaka u momentu saobraćajne nezgode (a to je bilo od značaja za utvrđivanje eventualnog njegovog doprinosa nastanku sa-

⁷ Spisi Okružnog suda u Valjevu, Ki 3/07 (činjenično pitanje - u predmetu Okružnog suda u Valjevu K. br. 28/07, pravnosnažno okončan presudom Vrhovnog suda Srbije Kž. I 75/09 od 17.2.2009.).

obraćajne nezgode). Slično tome, u trećem predmetu nije se mogla izvesti ocena o pravilnom ili nepropisnom kretanju nastradalog pešaka (što je bilo od značaja za utvrđivanje podeljene odgovornosti za štetu), zbog toga što prilikom uviđaja nije detaljno opisana bankina (da li su obe bankine pored kolovoza, i sa leve i sa desne strane, bile prekrivene ledom i snegom)⁸.

Saobraćajni znaci nisu uvek detaljno uneti u zapisnike o uviđaju, a upravo čest uzrok saobraćajnih nezgoda jeste vožnja uz nepoštovanje saobraćajnih znakova. To se posebno odnosi na saobraćajne znake upozorenja, kao što su, na primer deca na putu itd.... Ovi znaci upozorenja obavezuju vozača motornih vozila na stalnu opreznost i brigu za sigurnost dece. Međutim, u odsustvu znaka upozorenja ili obaveštenja i drugi objekti na saobraćajnici ili pored njih mogu ukazivati na to da je vozač dužan da pokaže pojačanu pažnju na kretanje dece i pešaka uopšte.

Primer:

U činjeničnom opisu izreke presude je konkretizovano da je okrivljeni kritičnom prilikom upravlja vozilom brzinom koja je veća od dozvoljene brzine (od 60 km/čas) i da brzinu kojom je upravlja (od 84 km/čas) nije prilagodio saobraćajnim uslovima, konkretno da upravlja vozilom kroz naseljeno mesto i da se ispred njega na desnoj polovini kolovoza kojom se kretao, nalazio pešak kada je prelazio kolovoz sa desne strane na levu stranu, gledano iz pravca kretanja okrivljenog. Bez obzira što nije, kako se žalbom navodi, postavljen znak obaveštenja da se radi o naseljenom mestu, okolnost da se saobraćajna nezgoda dogodila u naseljenom mestu, na pravom delu puta koji je od kolovoznog zastora, gde se sa leve strane, gledano u pravcu gledanja uviđaja nalazi skretanje u dvorište, a uz desnu ivicu kolovoza betonska staza, iza koje se nalazi travnata površina u nižem nivou nego asfalt, a sa leve strane nalazi zemljana površina, uska travnata površina, žičana ograda i ograda kuće, sve ove okolnosti su po oceni drugostepenog suda bile dovoljne da upozore okrivljenog kao vozača na oprez i da se radi o naseljenom mestu, tim pre što je u svojoj odbrani okrivljeni naveo da je i sa leve i sa desne strane video da se kreću pešaci⁹.

Nisu retke situacije nepoštovanja saobraćajnog znaka koji ukazuje na autobusko stajalište, kada do krivičnog dela dolazi povredom pešaka koji izlaze iz autobusa i kreću se po kolovozu. U takvim situacijama se može postaviti kao pitanje da li je takav način kretanja oštećenog predstavlja iznenadnu i neočekivanu prepreku za vozača. U jednoj presudi je ukazano da je neprihvatljiv zaključak prvostepenog suda po kome neočekivanu prepreku za vozača predstavlja pojava pešaka na kolovozu u naseljenom mestu na autobuskom stajalištu koje obilazi „jer bi značilo da u gradu, na ulici, ne može biti očekivana pojava pešaka što je absurd i može se reći samo za nemogućnost da se pojave čak i određene vrste životinja koje nisu karakteristične za ovo područje. Nije ulica hermetički ograđena pa da se na njoj ne mogu pojavitи pešaci i ne mogu biti očekivani kao prepreka“ i zato, kada optuženi upravlja putničkim motornim vozilom kroz grad, prolazeći pored autobusa zaustavljenog na stajalištu tada mora očekivati nailazak pešaka koji ulaze ili izlaze iz vozila tako da pojava pešaka na kolovozu ne može biti za njega iznenadna i neočekivana prepreka pa da nema uslova da se optuženi oslobođi optužbe da je izvršio krivično delo teško delo protiv bezbednosti javnog saobraćaja iz člana 201. stav 3. u vezi člana 195. stav 3. KZS¹⁰.

Zbog toga podaci o saobraćajnim znacima koji se nalaze u neposrednoj blizini lica mesta ali i u širem reonu lica mesta su obaveza službenih lica da ih vizuelno konstatuju i unesu u zapisnik o uviđaju, ali i u fotodokumentaciju uviđaja. Na taj način razrešavaju se sve eventualne nedoumice oko važenja pojedinih ograničenja brzine, postojanja nekih ograničenja ili ne na licu mesta, sprečava se odugovlačenje sudskog postupka i mogućnost eventualnih manipu-

⁸ Rešenje Okružnog suda u Valjevu, Gž. 291/99 od 25.2.1999.

⁹ Presuda Okružnog suda u Kraljevu Kž. br. 431/06 od 25.1.2007. i Presuda Opštinskog suda u Kraljevu Kž. br. 198/03 od 10.2.2006., *Bilten sudske prakse Okružnog suda u Kraljevu*, 2007., br. 1.

¹⁰ Rešenje Okružnog suda u Čačku, Kž. br. 374/05 od 24.8.2005. i Presuda Opštinskog suda u Čačku, K. br. 300/02 od 23.4.2004., Intermeks baza sudske prakse.

lacija sa podacima koji nisu prikupljeni na uviđaju a od značaja su za sudski postupak. Takođe, poznate su situacije u praksi da su službena lica koja vrše uviđaj propustila da obrate pažnju na saobraćajne znake u širem reonu lica mesta koji su od značaja za specifične tipove saobraćajnih nezgoda (put sa prvenstvom prolaza, da li postoje oznake lovnog područja i u kojoj dužini je to područje i slično).

Podaci o vremenskim uslovima u momentu saobraćajne nezgode, odnosno u vreme vršenja uviđaja (jer su moguće razlike pošto organ koji vrši uviđaj na lice mesta dolazi u nekom vremenskom periodu posle saobraćajne nezgode) veoma su značajni za objašnjenje uzroka saobraćajne nezgode. Važno je da li se saobraćajna nezgoda dogodila po danu ili noći¹¹ kada posebno treba obratiti pažnju na vreme smrkavanja i svitanja.

Kod saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u noćnim uslovima važno je utvrditi domet vidljivosti, jer se na našim putevima kreće veliki broj vozila sa različitim svetlima. Najveći broj vozila je sa nepodešenim svetlima i u zapisniku o uviđaju retko se opisuje stanje zaprljanosti farova, vetrobranskog stakla, karakteristike vida vozača i posebni objekti koje je trebalo uočiti na putu¹². Takođe, u takvim slučajevima potrebno je izuzeti sijalice na vozilima, kako bi se moglo tačno utvrditi da li su svetlosni uređaji bili korišćeni odnosno koja svetla su bila upaljena na vozilu u momentu saobraćajne nezgode.

Tragovi su po našem mišljenju najznačajniji za utvrđivanje toka saobraćajne nezgode i zbog toga se ovom delu uviđaja posvećuje i najveća pažnja.

Zapisnik o uviđaju treba najpre da sadrži podatke o *tragovima na kolovozu u visini mesta saobraćajne nezgode* (koji mogu biti uočeni u svim fazama prema dinamičkom konceptu uviđaja)¹³. U ovoj grupi izuzetno su značajni tragovi kočenja, parotina kada pojedini metalni delovi vozila ostvaruju kontakt sa podlogom na kolovozu, zemlje i blata koji ostaju u samom momentu sudara prilikom udara vozila u pokretu u neku prepreku kao i tragovi eksplozije pneumatika.

Kada su u pitanju tragovi iz saobraćajne nezgode u kojoj je učestvovao pešak, značajno je utvrditi mesto gde se dogodila saobraćajna nezgoda – da li u naselju ili van naselja, kategoriju puta na kome je došlo do saobraćajne nezgode – javni put ili nekategorisani put, da li je u pitanju autoput ili motoput, da li na kolovozu ili trotoaru, na pešačkom prelazu ili na nekom drugom delu kolovoza Posebno, ukoliko se saobraćajna nezgoda sa učešćem pešaka dogodila u naselju, na ulici, na pešačkom prelazu ili u blizini pešačkog prelaza bez obzira na kom rastojanju od pešačkog prelaza, sve tragove treba što preciznije locirati i konstatovati u zapisniku o uviđaju. To su samo neke okolnosti koje kasnije u toku postupka pred nadležnim organima – nadležnim javnim tužiocem ili potom pred nadležnim sudom mogu biti od značaja, pošto su prethodno prikupljeni i ostali neophodni podaci – iskazi učesnika saobraćajne nezgode, svedoka, pribavljena odgovarajuća medicinska dokumentacija, da se u postupku veštačenja od strane veštaka saobraćajno – tehničke struke utvrdi da li je pešak bio taj koji je svojim propustima prouzrokovao nastanak saobraćajne nezgode odnosno da li je postojao doprinos na strani pešaka za nastanak saobraćajne nezgode, te ako je postojao u čemu se isti sastojao.

¹¹ Vojkan Jovanović, Mogućnost uočavanja pešaka na otvorenom putu i autoputu, *Vještak*, 2001., god. I, br. 1, :51-52

¹² Stojan Stojanović, Neka zapažanja vezana za poboljšanje uviđaja saobraćajnih nezgoda, *Zbornik radova I – II Jugoslovensko savetovanje o saobraćajno-tehničkom veštačenju saobraćajnih nezgoda na putevima*, Saobraćajni fakultet, Beograd, 1989., str. 94.

¹³ Vladimir Vodinelić i grupa autora, *Saobraćajna kriminalistika, Metodika obrade saobraćajnih nesreća na putevima, vodi i vazduhu*, „Savremena administracija”, Beograd, 1986., str. 140-174.

Posebno kod saobraćajnih nezgoda koje su se dogodile u naselju zapisnik o uviđaju bi trebalo da sadrži što detaljniji i precizniji položaj tragova koji potiču od pešaka koji je učestvovao u saobraćajnoj nezgodi. Tako, ukoliko je pešak smrtno nastradao treba precizno navesti gde su pronađene njegove cipele, kapa, predmeti koje je nosio sa sobom u rukama (kese, torbe...), gde su uočeni tragovi crvene boje koji najverovatnije potiču od krvi nastrandalog pešaka, delovi tkiva ... i sve to povezati sa orientacionom odnosno fiksnom tačkom od kojih se vrše odnosno treba da se vrše sva merenja.

Sve te okolnosti su od značaja za sudski postupak, ali sud mora u postupku koji se potom vodi da u pogledu pojedinih vrsta saobraćajnih nezgoda sa učešćem pešaka koje su se dogodile u naselju kritički ceni i nalaze pojedinih veštaka saobraćajno-tehničke struke, koji uvode i neke zakonski nepoznate pojmove kao što su : „zona pešačkog prelaza, blizina pešačkog prelaza...“. Međutim, to se ne čini uvek jer se olako prelazi preko načela poverenja, pa i obaveza pešaka kao učesnika u saobraćaju obzirom da je prema navodima iz optužnih akata skoro po pravilu vozač kao drugi učesnik u saobraćaju kriv za nastalu saobraćajnu nezgodu, a da se nedovoljno kritički ceni ponašanje pešaka.

Tako u jednom predmetu navodi se da iako zaista u pogledu primene blanketne norme sud nije vezan odredbom ZOBS-a navedenom u optužnom aktu ipak mora u svakom slučaju utvrditi u čemu se sastojalo nepridržavanje saobraćajnih propisa ako ga je bilo, pa tako, „ako sud utvrdi da pešak nije oboren na obeleženom pešačkom prelazu, kako je glasilo optuženje, već 9, 60 m iza prelaza, ne može oslobođiti okrivljenog od optužbe zanemarujući činjenicu da su vozači dužni da obrate pažnju na pešake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz i van obeleženog pešačkog prelaza, jer sud nije vezan odredbom ZOBS-a čije je kršenje optužnim aktom stavljeno okrivljenom na teret“¹⁴.

Osim toga *tragovi (oštećenja) na vozilima koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi* treba da budu detaljno opisani. Takođe, veoma je značajno fiksirati *tragove na putnim objektima i pored njih*, što omogućava proveru propisnog kretanja učesnika u saobraćaju, kao i *tragove na nastrandalim licima i njihovoj odeći*. Osim pregleda odeće lica koje je bilo u direktnom kontaktu sa vozilom često je potrebno odeću privremeno oduzeti, detaljno fotografisati i izmeriti oštećenja na odeći i uporediti ih sa spoljašnjim povredama na telu peginulog pre početka obdukcije odnosno teško povređenog lica koje je zadržano na bolničkom lečenju.

U slučaju saobraćajnih nezgoda kod kojih nije zatečeno motorno vozilo na mestu događaja neophodno je uviđaj što pre obaviti i to uz pomoć stručnjaka kako bi se uočili svi vidljivi tragovi i doneli zaključci o vrsti vozila koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi radi raspisivanja potrage za takvim vozilom. Kod ove vrste saobraćajnih nezgoda naročito je važno da se pored tragova koji su ostali od vozila koje je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi a nije zatečeno na mestu događaja, obrati pažnju na tragove na nastrandalom pešaku¹⁵.

Poseban značaj imaju tzv. biološki tragovi. Jedna od najznačajnijih novina koja je svojevremeno uneta u Zakonik iz 2001. je obaveza veštaka da, prilikom pregleda i obdukcije leša, kao i prilikom veštačenja telesnih povreda, obrati pažnju na nađeni biološki materijal (krv, pljuvačku, spermu, urin i drugo), da ga opiše i sačuva za biološko veštačenje, ako ono bude određeno (član 126. stav 4). Danas možemo da tvrdimo da primena DNK veštačenja u krivičnim postupcima obuhvata sve širi krug krivičnih dela, odnosno dovodi pojedina lica i predmete u

¹⁴ Rešenje Okružnog suda u Beogradu Kž. 384/98 od 11. 3.1998., Intermeks baza sudske prakse.

¹⁵ Miroslav Busarčević, Značaj tragova za otkrivanje i identifikaciju vozila kojim se vozač udaljio sa mesta saobraćajne nezgode posle sudara sa pešakom, u zborniku radova sa VIII simpozijuma „Sudar vozila i pešaka“, Univerzitet u Beogradu Saobraćajni fakultet, Kriminalističko - policijska akademija, Univerzitet u Novom Sadu Fakultet tehničkih nauka, Univerzitet Crne Gore Mašinski fakultet – Podgorica i Univerzitet u Istočnom saobraćaju Saobraćajni fakultet – Dobojski, Vrњачka Banja, 2009., str. 42-49.

vezu sa sve širim krugom krivičnih dela, a ne samo najtežim poput ubistava, silovanja i teških razbojništava.

Mogućnost primene DNK veštačenja je od posebnog značaja kod krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja u slučaju sa nepoznatim izvršiocima krivičnih dela. Zbog toga, posebnu pažnju treba obratiti na uviđaj i tragove na licu mesta. Biološki tragovi, kao što su tragovi krvi, tkiva, delovi kosti, dlake ostaju najčešće na pojedinim delovima vozila, ako je bilo u kontaktu sa povređenim licem i omogućavaju da to vozilo dovedemo u vezu sa saobraćajnom nezgodom. Zbog toga je potrebno da organ koji rukovodi uviđajem naredi brižljivo izolovanje svih pronađenih bioloških tragova na licu mesta, koji potiču od nastradalog lica uz istovremeno izuzimanje minimalne količine krvi nastradalog kako bi se obezbedila mogućnost kasnijeg upoređenja sa pronađenim spornim materijalom na sumnjivom vozilu. Prilikom prikupljanja uzoraka moraju se poštovati stroga pravila kako bi se sprečila kontaminacija koja je pogubna za biološke tragove. Posebna specifičnost ove vrste tragova je da se oni mogu naći i na kolovozu u visini mesta saobraćajne nezgode, na vozilima koja su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi (kao golin okom vidljivi, ali i naizgled nevidljivi tragovi), na putnim objektima i pored njih i na nastradalim licima i njihovoj odeći. Iako treba posvetiti pažnju svakom tragu pojedinačno, ipak se oni najčešće pronalaze na vozilu koje je naknadno identifikovano da je učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi, odnosno pojedinim delovima tog vozila otpalim na mestu saobraćajne nezgode.

Identifikaciji bioloških tragova pronađenih na licu mesta i na otpalom delu sa vozila treba pristupiti najpažljivije. Prvo se vrši mehaničko uklapanje, a ako se na pojedinim delovima vozila uoče i tragovi biološkog porekla – krvi i dlake, te tragove treba izuzeti i utvrditi prvo da li su tragovi ljudskog porekla ili ne. Ukoliko su ti tragovi ljudskog porekla, treba utvrditi da li potiču od nastradalog. Ako su uklonjeni najuočljiviji tragovi (zamenom oštećenih delova i slično), pažnja se usmerava na pregled donjeg postroja automobila u kanalu za pregled vozila ili podizanjem vozila kako bi se pronašli biološki tragovi.

Od ostalih tragova posebno ukazujemo na tragove na obući nastradalog koji omogućuju da se utvrdi postojanje naleta vozila na nastradalog, da li je bio u kretanju ili je stajao, pa na osnovu ovih tragova može se utvrditi i smer vozila, zbog čega je potrebno sa lica mesta izuzeti obuću nastradalog radi veštačenja. Kasnijom proverom vozila, dovedenog u vezu sa saobraćajnom nezgodom a koje nije zatećeno na mestu saobraćajne nezgode, treba ustanoviti da li postoje oštećenja na vozilu, tragove od delova garderobe nastradalog ili biološki tragovi koji dovode u vezu vozilo i nastradalog. To je od značaja i za utvrđivanje da li postoji doprinos na strani nastradalog učesnika u saobraćajnoj nezgodi.

U slučaju saobraćajnih nezgoda kod kojih je jedan od učesnika pešak treba obratiti pažnju i na karakteristike tla na mestu po kome se odvija javni saobraćaj, a kojim se pre nezgode kretao pešak. Od toga da li postoji ili ne postoji izgrađena bankina ponekad zavisi da li je pešak isključivo kriv, tj. prouzrokovao saobraćajnu nezgodu odnosno da li postoji njegov doprinos za nastanak nezgode. To je stav i domaće, ali i strane sudske prakse¹⁶.

¹⁶ „Kada se kreću po kolovozu u naselju, pešaci mogu koristiti levu ili desnu stranu zavisno od svoje ocene koja je od njih sigurnija za kretanje s tim što se moraju kretati bliže ivici kolovoza veoma pažljivo i na način kojim ne ometaju ili ne sprečavaju saobraćaj vozila“. (navedeno prema: presuda VSS Kž I 914/87 od 23.10.1987., Intermeks baza sudske prakse); Francuski kasacijski sud, 2. građanski odjel, 15. ožujka 2007., br. 442 F-P+B; obj. u L Argus de L Assurance – HORS SERIE, 2007. str. 54., navedeno prema: Osiguranje, Hrvatski časopis za teoriju i praksu osiguranja, Zagreb, 2009., god. L, br. 6, str. 69.

ZNAČAJ UVIĐAJA KOD SAOBRAĆAJNIH NEZGODA SA UČEŠĆEM PEŠAKA

Zašto je potrebno pažljivo prikupiti sve podatke u predmetima saobraćajnih nezgoda sa učešćem pešaka?

Jedan od razloga je i taj što se pešaci mogu pojaviti u saobraćajnim nezgodama ne samo kao žrtve – oštećeni, povređeni nego i kao okrivljeni.

U tom pogledu i teorija i praksa imaju saglasne stavove da i pešak nepridržavanjem saobraćajnih propisa može ostvariti objektivni uslov kažnjivosti i posledicu ovog krivičnog dela¹⁷. Naime, i pešak je obavezan na poštovanje saobraćajnih propisa i može njihovim kršenjem izazvati opasnost po druge učesnike u saobraćaju. Osoben je samo način na koji to pešak čini, jer svojim nepropisnim kretanjem po kolovozu stvara iznenadnu prepreku za druge učesnike u saobraćaju. Međutim, uprkos principijelne mogućnosti da pešak odgovara kao učesnik u saobraćaju za radnju krivičnog dela, pojedini stariji autori – dugogodišnje sudije, navode da u dugogodišnjoj sudskoj praksi od kada je uvedena i mogućnost odgovornosti pešaka nemaju saznanja o nekom takvom slučaju¹⁸. U novijoj sudskoj praksi ipak, postoje i takvi predmeti da su pojedini pešaci pravnosnažno osuđeni kao izvršiocи krivičnog dela iz oblasti protiv bezbednosti javnog saobraćaja¹⁹.

Poseban razlog zašto je potrebno pažljivo prikupiti sve ove podatke u predmetima saobraćajnih nezgoda sa učešćem pešaka su razlike u pogledu lica koja spadaju u kategoriju pešaka – prema definiciji Zakona o bezbednosti saobraćaja (dalje: ZBS)²⁰ u odnosu na raniji propis, pa samim tim postoje i specifičnosti za svaku od ovih kategorija u pogledu podataka koje treba prikupiti prilikom vršenja uviđaja.

Novi ZBS u odredbi člana 7. tačka 69 definiše pešaka na sledeći način: **pešak** je lice koje se kreće po putu, odnosno koje po putu sopstvenom snagom vuče ili gura vozilo, ručna kolica, dečje prevozno sredstvo, kolica za nemoćna lica ili lice u dečjem prevoznom sredstvu ili lice u kolicima za nemoćna lica koje pokreće sopstvenom snagom ili snagom motora ili lice koje klizi klizaljkama, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama, skejtbordu i slično. Ta definicija je nešto drugačija, preciznija i osavremenjena u poređenju sa odredbom člana 10 tačka 49 Zakona o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima²¹ (dalje: ZOBSP-a) slične sadrzine po kojoj se pešakom smatra lice koje učestvuje u saobraćaju a ne upravlja vozilom, niti se prevozi u vozilu ili na vozilu, lice koje sopstvenom snagom gura ili vuče ručna kolica, zaprežno vozilo ili vozilo na motorni pogon, dečje prevozno sredstvo, bicikl, bicikl sa motorom ili pokretna kolica za nemoćna lica, lice u pokretnoj stolici za nemoćna lica koja pokreće sopstvenom snagom ili snagom motora ako se pri tom kreće brzinom čovečijeg hoda, kao i lice koje klizi klizaljkama, skijama, sankama ili se vozi na koturaljkama.

Međutim, suštinski značaj različitog definisanja pešaka je mnogo veći nego što bi se moglo zaključiti na prvi pogled poređenjem definicija i na to ćemo posebno ukazati.

¹⁷ Zoran Stojanović, *Komentar Krivičnog zakonika*, „Službeni glasnik“, Beograd, 2006, str. 646, Ilija Simić, *Krivični zakon Republike Srbije, Praktična primena*, „Poslovna politika“, Beograd, 2006, str. 367, a videti i stav sednice Krivičnog sudskega odjeljenja od 9.2.1965., *Bilten Vrhovnog suda Srbije*, 2008., br. 4.

¹⁸ Branko Nešković, Krivična dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja – Neka zapažanja i neka sporna pitanja, *Sudska praksa*, 1996., br. 3, str. 58.

¹⁹ Presuda Apelacionog suda u Nišu, Kž. 1. br. 2553/11 od 7.2.2012.

²⁰ Zakon o bezbednosti saobraćaja „Sl. glasnik RS“ 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 i 55/2014.

²¹ Zakon o osnovama bezbednosti saobraćaja na putevima „Službeni list SFRJ“, br 50/88, 63/88, 80/89, 29/90 i 11/91, „Službeni list SRJ“, br. 34/92, 13/93, 24/94, 41/94, 28/96 i 3/02“.

Posebno, značajno je utvrditi prilikom vršenja uviđaja da li je pešak bio u kretanju u momen-tu saobraćajne nezgode ili je ležao na kolovozu u kom slučaju nije imao svojstvo učesnika u saobraćaju nego je samo predstavlja prepreku na kolovozu.

Ovo pitanje je možda na prvi pogled suvišno, ali je važno razjasniti ga zbog zakonskog rešenja iz člana 7. tačka 69 ZBS po kome nije više svaki pešak učesnik u saobraćaju, već samo onaj koji se na putu nalazi, a u pokretu je: kreće se po putu, vuče ili gura neko od prevoznih sredstava ili po putu klizi.

Ispravno je i u skladu sa ZBS pešaka koji leži ili se ne pomera na putu smatrati preprekom na putu, pogotovu u noćnim uslovima. Razjašnjenje ovog pitanja je od suštinskog značaja pre svega za vozače koji su do skoro u svim takvim situacijama bili izloženi krivičnom gonjenju i bili prinuđeni da dokazuju, u zavisnosti od načina upravljanja vozilom, da li su mogli da pred-vide i izbegnu prepreku koju je za njih predstavlja pešak koji leži, spava ili se ne pomera na putu. U tom pogledu još nije bilo sudskih odluka donetih posle početka primene novog ZBS niti je Vrhovni kasacioni sud zauzeo određeni pravni stav. Smatramo da ovo sporno pitanje treba rešiti na jedini mogući način: pešak koji leži, ne pomera se ili spava na putu nije učesnik u saobraćaju nego prepreka na putu. Odgovornost vozača mora se ceniti u zavisnosti od načina upravljanja vozilom, tj. da li je vozač mogao da predvidi takvu prepreku i da je izbegne ili ne, u skladu sa odredbom čl. 42. st. 1. ZBS.

Prilikom procene mogućnosti da vozač izbegne prepreku na putu koju svojim telom i položa-jem predstavlja pešak koji se ne pomera, biće potrebno da se uzmu u obzir brojne okolnosti koje se odnose na vreme, mesto nastanka saobraćajne nezgode, brzinu kretanja vozila, tehničku ispravnost vozila, ponašanje ostalih učesnika u saobraćaju, iskustvo vozača i pozna-vanje deonice puta kojom se kreće i druge okolnosti. Naročito su važne okolnosti koje se odnose na vremenske i klimatske uslove, posebno ako je do nezgode došlo noću, kada je od značaja da li je lice mesta bilo osvetljeno, na koji način, pod kojim svetlima se kretalo vozilo kojim je upravljaо učesnik saobraćajne nezgode, da li je imao vozila koja su dolazila u susret i pod kojim svetlima su vozila da bi se ispitalo da li su mu svetlima smanjili domet vidnog polja i slično. U pogledu mesta saobraćajne nezgode značajno je da li do saobraćajne nezgode dolazi u naselju odnosno naseljenom mestu ili na otvorenom putu van naselja, da li je vozaču poznata deonica puta na kojoj je došlo do nezgode ili ne. Posebno se ispituju okolnosti koje ukazuju na to da li se vozač kretao dozvoljenom i brzinom prilagođenom uslovima na putu: brzina kretanja vozila kojim je upravljaо učesnik saobraćajne nezgode u momentu ostvare-nog kontakta sa pešakom koji leži, da li je na toj deonici puta postojalo ograničenje brzine i da li je brzina kretanja vozila kojim je upravljaо bila u okviru dozvoljene brzine na toj deonici puta. Od značaja su i druge okolnosti, na primer, ispravnost svetala na vozilu učesnika saobraćajne nezgode, boja odeće u kojoj je bio nastrandali pešak koji leži, što je od značaja za mogućnost da bude uočen i slično.

Ovakav stav da se oštećeni koji je spavao na putu u vreme nastanka saobraćajne nezgode ne može smatrati pešakom, pa ni učesnikom u saobraćaju, već samo preprekom na putu potkre-pljuje sudska praksa, kako domaća, tako i sudova iz Bosne i Hercegovine, koja ima u pojedi-nim svojim entitetima odnosno distriktu slično zakonodavstvo.

Primer:

Vozač nije prilagodio brzinu kretanja svog vozila pri nailasku na prepreku na putu, već je prešao preko tela oštećene koja je pijana ležala na kolovozu, naneo je teške telesne povrede i ostavljavajući je bez pomoći napustio lice mesta čime je izvršio krivično delo nepružanja licu povređenom u saobraćajnoj nezgodi²².

²² Presuda Okružnog suda u Beogradu Kž 903/06 i presuda Opštinskog suda u Mladenovcu K 287/04, *Bilten Okružnog suda u Beogradu, 2006.*, br. 73, *Intermeks baza sudske prakse*.

Primer:

Oštećeni koji je u vrijeme nastanka prometne nezgode spavao na putu kada je došlo do njegovog pregaženja i vučenja vozilom po putu ne može se smatrati pješakom, s obzirom da u odredbi člana 9. tačka 42. Zakona o osnovama sigurnosti prometa na putevima u Bosni i Hercegovini kao pješak nije navedena osoba koja spava (leži) na putu. Samim tim oštećeni ne može tretirati ni kao učesnik u prometu, već kao prepreka na putu, pa se jedino sa tog saobraćajno – pravnog aspekta može ispitati da li je optuženi u vožnji napravio propuste koji su u uzročnoj vezi sa nastankom prometne nezgode²³.

Obaveze vozača prema pešacima regulisane su čl. 99. ZBS, na sličan način kao što su ranije bile regulisane u čl. 110. ZOBSP, s tim što se potpunije definišu najranjivije kategorije pešaka - učesnika u saobraćaju i to: deca, nemoćna lica, slepe osobe koje se kreću uz upotrebu belog štapa i/ili psa vodiča, osobe sa invaliditetom koje se kreću u invalidskim kolicima ili za kretanje koriste druga ortotičko – protetička pomagala. Odredbama ovog člana dodatno je pojačana obaveza zaštita svih kategorija pešaka koji prelaze preko pešačkog prelaza kada je u pitanju pešak koji pokazuje nameru da će stupiti na pešački prelaz, pored ostalih obaveza vozača da brzinu vozila prilagodi tako da u svakoj situaciji koju vidi ili ima razloga da predviđi može da zaustavi vozilo ispred pešačkog prelaza i propusti pešaka koji je već stupio ili stupa na pešački prelaz.

Odredbama ZBS propisana su i pojedina, nova rešenja kada je u pitanju kretanje najranjivijih kategorija pešaka. Tako je članom 93. stavom 3. ZBS propisana novina da je pešacima koji se kreću pomoću točkova (invalidska kolica, roleri, skejt bord i sl.) zabranjeno pridržavanje za vozilo u pokretu. Osim toga, istim članom propisano je odstupanje od pravila kretanja pešaka kolovozom u koloni u slučaju da pešak pored sebi vodi dete do sedam godina zbog bezbednosti (st. 5.). Odredbama članova od 93 do 96. ZBS koje se odnose na različite situacije nepropisnog kretanja pešaka po kolovozu propisana je i znatno oštire prekršajno sankcionisanje pešaka koji vodi sa sobom dete do 12 godina nego u svim ostalim situacijama.

Zbog toga, činjenicu o načinu - položaju pešaka u momentu saobraćajne nezgode odnosno da li se nalazio na putu u pokretu, na bilo koji način u skladu sa odredbama ZBS, potrebno je utvrditi tokom vršenja uviđaja, ukoliko je to moguće. Posebno treba obratiti pažnju na pojedine najranjivije kategorije pešaka i način njihovog kretanja kolovozom. U tom pogledu velika odgovornost leži na organima postupka koji vrše uviđaj – policiji pre svega, ali i nadležnom javnom tužiocu ukoliko izade na lice mesta da obavi uviđaj.

U praksi su česte situacije da je do saobraćajne nezgode došlo krivicom oba učesnika – vozača (koji je optužen za izvršenje krivičnog dela) i pešaka koji je povređen (a nije optužen) koji se nepropisno kretao po kolovozu. U nekim od takvih slučajeva se dešavalo da i sam vozač, ili njegov saputnik pretrpe telesne povrede. Ipak, u sudskoj praksi se sve svodi na ispitivanje da li postoji nepropisna vožnja, pa će se postupak protiv vozača najčešće završiti osuđujućom presudom, s tim što kao olakšavajuća okolnost pri odmeravanju kazne vozaču navodi doprinos pešaka. Krajnja posledica je parnični postupak za naknadu štete gde se procentualno tačnije utvrđuje doprinos oba učesnika u saobraćajnoj nezgodi. Posle tog postupka po pravilu vozač, sada u ulozi tuženog ima obaveznu da nadoknadi određeni iznos tužiocu - oštećenom pešaku, koji je suštinski takođe odgovoran za nastanak saobraćajne nezgode ali je izbegao krivično gonjenje, nije okrivljen, optužen i osuđen (pa kao takav nije uveden ni u kaznenu evidenciju MUP RS kao izvršilac krivičnog dela), iako su i vozač ili putnici u vozilu zbog njegovog nepropisnog ponašanja kao učesnika u saobraćaju pretrpeli štetu odnosno bili povređeni.

²³ Presuda Vrhovnog suda Federacije Bosne i Hercegovine broj:070-0-Kžk-09-000005 od 28.5.2009. dostupno 10.6.2012. god. na: http://www.pravobih.com/index.php?option=com_content&view=article&id=51&Itemid=57

Sve ovo ukazuje na značaj uviđaja saobraćajne nezgode i na potrebu da se na uviđaju detaljno prikupe podaci neophodni za potpuno i pravilno razjašnjenje pod kojim uslovima je došlo do saobraćajne nezgode sa učešćem pešaka.

ZAKLJUČAK

Uviđaj saobraćajnih nezgoda je od odlučujućeg značaja za razjašnjenje svih okolnosti od značaja za donošenje odluke od strane nadležnog organa postupka da li će i protiv koga će pokrenuti odgovarajući postupak posle saobraćajne nezgode.

Naročito je to od značaja kod saobraćajnih nezgoda sa učešćem pešaka.

U praksi su izuzetno retke situacije da se stručno lice odnosno veštak saobraćajne struke pozove da pođe sa organom koji vrši uviđaj – pripadnici policije ili javni tužilac na lice mesta i da se odmah upozna sa stanjem na licu mesta, te da im pomognu da se na licu mesta prepoznaju i na odgovarajući način otklone dileme oko uzroka saobraćajne nezgode.

U narednom periodu neophodna je permanentna edukacija organa postupka – pre svega nadležnih javnih tužilaca u prepoznavanju značaja dobro obavljenog uviđaja saobraćajne nezgode uopšte, a naročito sa učešćem pešaka.

Neophodno je i da organi postupka u narednom periodu prepoznaju da se pešaci mogu povjatiti ne samo kao žrtve saobraćajnih nezgoda nego i kao izvršioci krivičnih dela protiv bezbednosti javnog saobraćaja protiv kojih se može pokrenuti i voditi odgovarajući krivični postupak.