

БРИГА О ПУТЕВИМА НА ПОДРУЧЈУ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ И ПРОПУСТИ СА СУДСКОГ АСПЕКТА

ROADS CARE IN THE LOCAL GOVERNMENT AREA AND COURT OMISSIONS

Весна Стевановић¹

Резиме: Органи јединица локалне самоуправе, поред осталих надлежности на плану безбедности саобраћаја, надлежни су и за путеве. Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске садржи посебно поглавље које је посвећено путевима. Сматрамо да је велики број саобраћајних незгода са различитим последицама, па и најтежим, последица пропуста на страни пута.

Међутим, у судској пракси, ретке су ситуације да је јасно утврђен допринос пута, односно пропуст правног субјекта надлежног за одржавање путева, као узрок настанка саобраћајне незгоде. У овом раду представили смо конкретан случај у коме је због пропуста органа локалне самоуправе - управљача путева дошло до саобраћајне незгоде.

Кључне речи: путеви, локална заједница, саобраћајна незгода, одговорност

1. УВОД

Сведоци смо тога да у пракси скоро нико не указује на допринос пута, као могућег узрочника саобраћајне незгоде. Најчешће се, као узроци саобраћајних незгода, не само у Републици Србији него и у Републици Српској, помињу неприлагођена брзина условима пута, возња под дејством алкохола, непоштовања саобраћајних прописа у погледу скретања, окретања и кретања, недржања одстојања и слично.

Основни пропис о безбедности саобраћаја у Босни и Херцеговини који се односи на све делове БиХ - Закон о основама система безбедности саобраћаја у основним одредбама указује на значај правилног одржавања путева (чл.4.)². У одредбама Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске (даље: ЗБС РС)³ једно поглавље посвећено је путевима. Осим у важећим прописима, о доприносу пута, односно о пропустима управљача путева који су од значаја за настанак саобраћајне незгоде скоро да нико не говори ни у судској пракси. Ипак, евидентно је да ти пропусти постоје, како у Републици Србији тако и у Републици Српској. Путеви у Републици Србији нису најбољи и најбезбеднији, већ су, нажалост, према критеријумима Светске банке тек на 134. месту по квалитету и вредности на планети⁴.

Судска пракса Републике Србије, али и осталих држава бивших република СФРЈ, показује да се након саобраћајне незгоде скоро по правилу кривични поступак покреће само и искључиво против возача. У домаћој судској пракси забележени су само појединачни случајеви да је као последица саобраћајне незгоде покренут кривични поступак против пешака, односно одговорног лица управљача путева или из предузећа надлежног за одржавање путева у Републици Србији. Још ређи су случајеви да такви поступци резултирају доношењем осуђујућих пресуда.

У овом раду смо укратко указали на одредбе Кривичног закона и Закона о безбједности саобраћаја Републике Српске које се односе на одговорност управљача путева односно одговорних лица

¹ Весна Стевановић, судија Апелационог суда у Нишу, Србија, e-mail: glosarijum@glosarijum.com

² Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине („Сл.гласник БиХ“бр.6/2006 ступио на снагу 8.2.2006, примењује се од 8.8.2006.)

³ Закон о безбједности саобраћаја („Сл.гласник РСрпске“бр.63/2011 од 21.06.2011.године, ступио на снагу 29.6.2011. осим одредаба чл.29.ст.1.и чл.30.ст.1.и 4. који су ступили на снагу 1.7.2012.).

⁴ <http://www.blic.rs/Vesti/Drustvo/258112>, преузето 6.6.2011. – Наши путеви најгори у региону

управљача путева у Републици Српској и дали паралелу са важећим прописима из законодавства Републике Србије. Такође, указали смо на поједине случајеве из судске праксе.

2. ЗАКОНСКЕ ОДРЕДБЕ

Једно од кривичних дела у Кривичном закону Републике Српске (даље: КЗ РС)¹ у групи која се односи на кривична дела против безбедности јавног саобраћаја је и кривично дело несавјесно вршење надзора над јавним саобраћајем (чл.413.КЗ РС). Према законским одредбама ово кривично дело односи се на све врсте саобраћаја, осим на ваздушни.

Ретки су примери, у судској пракси Републике Српске, да се кривични поступак покрене против учиниоца због извршења кривичног дела несавјесног вршења надзора над јавним саобраћајем, иако резултати вештачења узрока саобраћајних незгода (нарочито у вези са кривичним делима Угрожавања јавног саобраћаја односно Угрожавање посебних видова саобраћаја из члана 410. и 411.КЗ РС) упућују на закључак да постоји пропуст за настанак саобраћајне незгоде не само на страни возача него и на страни других учесника у саобраћају, као и лица задужених да одржавају саобраћајнице. У вези са тим, иста је ситуација у кривично судској пракси Републике Србије када је у питању кривично дело несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем прописано у Кривичном законнику Републике Србије (чл.293 КЗ)².

Сматрамо да се ово кривично дело и у Републици Српској, као и у Републици Србији, одликује великом тамном бројком, нарочито у вези са радом на одржавању саобраћајница. Чињеница је да је основни разлог за то недостатак материјалних средстава, што објективно утиче на квалитет одржавања саобраћајница и објеката на њима, тако да су службе одржавања принуђене да послове одржавања обављају површно. По правилу, изостаје утврђивање одговорности оног лица које би могло да одговара за несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем.

Наравно, ова констатација се односи на период пре великих поплава у мају 2014. године, које су погодиле како Републику Србију тако и Републику Српску, у којим поплавама је значајно оштећена путна инфраструктура.

Битна обележја бића овог кривичног дела су: радња извршења, последица, нарочито својство извршиоца, а субјективно обележје је одговарајући степен кривице: умишљај или нехат, јер је у ставу 3. предвиђен и нехатни облик дела.

За разлику од КЗ Републике Србије, где се као извршилац овог кривичног дела појављује службено или одговорно лице, према одредбама Кривичног закона Републике Српске извршилац овог кривичног дела може бити само одговорно лице коме је поверено вршење надзора, који појам се процењује према члану 147 тачка 4 КЗ РС.

Као извршиоци ових кривичних дела у судској пракси преовлађују различите категорије одговорних лица. Када је у питању одговорно лице као извршилац, разлика је само у природи обавеза према којима одговорно лице несавесно поступа у ова два облика несавесног поступања.

Наведено кривично дело има два облика, али је само први од значаја за предмет овог рада. Радња извршења тог облика дела (из ст.1) састоји се у несавесном вршењу надзора над јавним саобраћајем у различитим појавним облицима: у односу на стање и одржавање саобраћајница и објеката на њима.

Радња извршења је бланкетног карактера јер се дужност вршења надзора и садржина те дужности као и одговорна лица предвиђају одговарајућим прописима јавног саобраћаја (подзаконски и интерни прописи). Стога ће се својства одговорног лица, њихова овлашћења у погледу надзора и пропусти да их врше утврђивати у сваком конкретном случају. Ово кривично дело може се учинити нечињењем или чињењем, а кривично гоњење се предузима искључиво по службеној дужности.

Последица тог кривичног дела је конкретна опасност по живот или тело људи или имовину већег обима, а дело се може извршити са умишљајем или из нехата.

¹ Кривични закон, („Службени гласник Републике Српске“, бр. 49/03, 108/04, 37/06, 70/06, 73/10, 1/12, 67/13)

² Кривични законик, „Службени гласник РС“, бр. 85/05, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/12, 104/13

ЗБС РС у глави 3 – Путеви (члан 25 - 33.) прописује поред осталог да:

- Путеви, као инфраструктура на којој се одвија саобраћај, морају се пројектовати, изграђивати, опремати и одржавати тако да одговарају својој намјени и захтјевима безбједности саобраћаја, а у складу са законом и подзаконским актима донесеним од стране надлежних органа (чл.25.ст.1.)
- У циљу побољшања услова за безбједно одвијање саобраћаја успоставља се си стем обавезне независне ревизије пројеката са аспекта безбједности саобраћаја (у даљем тексту: РСА) и систем обавезне независне провере постојећих јавних путева са аспекта безбједности саобраћаја (у даљем тексту: РСИ) (чл.28.), а у одредбама члана 29. – 31. ЗБС се то детаљније разрађује.
- Субјекат надлежан за управљање путевима дужан је да прати стање безбједности саобраћаја на путу, те врши стручне анализе опасних мјеста на путу и предузима мјере за отклањање опасних мјеста у складу са извршеном стручном анализом и појединачним пројектом. (чл.32.ст.1.)
- У случају саобраћајне незгоде са погинулим лицима Агенција формира независни стручни тим, који у року од пет дана од дана када се саобраћајна незгода дого дила излази на лице мјеста како би сагледао околности и могуће узроке настанка саобраћајне незгоде, те предложити евентуалне мјере. (чл.33.ст.1.)
- Стручни тим из става 1. овог члана дужан је да сачини ивјештај о саобраћајној незгоди која за последицу има погинуло лице, у року од 15 дана од дана формирања струног тима. (чл.33.ст.2.)

Наведене законске одредбе имају сличности са одредбама главе 8 (Путеви) Закона о безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије (даље: ЗБС)¹. У Републици Србији одредбе које се односе на обавезе управљача пута за сада су на жалост само мртво слово на папиру, јер до сада поменуте одредбе нису нашле своју примену у пракси ни после скоро пет година од почетка примене ЗБС. Разлог за то, према изјавама представника управљача путева, је непостојање одговарајућих подзаконских прописа за примену ових и осталих одредаба из члана 156. ЗКП-а.

Радна група формирана од стране министра саобраћаја за измену ЗБС у том погледу је припремила одговарајуће измене и допуне како би коначно почела у потпуности примена ових одредаба. У том погледу надамо се да је ситуација у Републици Српској боља.

3. СТАТИСТИЧКИ ПОДАЦИ

Званични подаци показују да према структури саобраћајних незгода и броју настрадалих лица у Републици Српској од 2007 године постоји тенденција смањења броја саобраћајних незгода, са изузетком 2013 године, када је дошло до незнатног повећања тог броја, док у погледу броја настрадалих постоје разлике у посматраном периоду јер се у погледу броја погинулих уочавају неравномерности а у погледу тешко повређених лица у саобраћајним незгодама је присутан константан пад².

Званични подаци у Републици Србији показују да је на годишњем нивоу број осуда за кривична дела из групе против безбедности јавног саобраћаја већ дужи од 10 година на другом месту у односу на све групе кривичних дела у КЗ. Међутим, у оквиру те групе доминантна су кривична дела угрожавања јавног саобраћаја – у основном или квалификованом облику као и кривично дело угрожавање саобраћаја опасном радњом и опасним средством³.

Осуде за остала кривична дела из ове групе су занемарљиве, на једноцифреном нивоу годишње. То се односи и на осуде за кривична дела несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем.

¹ Закон о безбедности саобраћаја (“Сл.гласник РС”бр.41/09 од 02.06.2009.године, ступио на снагу 2009.године, почео са применом 11.12.2009.године, 53/10,101/11,32/13 и 55/14).

² Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске, Структура саобраћајних незгода и настрадалих лица 2002-2013, <http://absrs.org>/приступљено 6.9.2014.

³ Саопштење Републичког завода за статистику број 199 од 15.7.2013. – Статистика правосуђа : Пунолетни учиниоци кривичних дела у Републици Србији,2012.

4. АНАЛИЗА КОНКРЕТНОГ СЛУЧАЈА

У конкретном случају оптуженом возачу је стављено на терет да је дан управљао службеним возилом „пинцгауер“ у правцу безбедносног пункта жандармерије у супротно одредби чл.41 ЗООБС-а јер се као возач није кретао на довољној удаљености од десне ивице коловоза, већ ближе десној ивици коловоза у односу на трагове других возила, као последњи у колони, те наишао на растресити материјал и упао испод нивоа коловоза при чему су поједини оштећени у том возилу с.Т., С.Н. и Н.Л. задобили тешке телесне повреде (подаци из списка предмета Основног суда у Врању К.бр.556/12 и пресуде под тим бројем од 30.10.2012.)

Покренути кривични поступак, односно оптужење у вези са овом саобраћајном незгодом је типичан пример размишљања службених лица – полиције и јавног тужилаштва, да је возач увек одговоран односно да мора да буде одговоран за насталу саобраћајну незгоду.

Анализирајмо релевантне аспекте:

- Рад службених лица у вези са конкретном саобраћајном незгодом,
- Проузроковање додатних трошкова суду инсистирањем на допунском вештачењу од стране вештака саобраћајне струке, после првог вештачења сачињеног од стране истог вештака појединца.

Анализираћемо поједине аспекте овог предмета на које смо указали:

- Када је у питању рад службених лица критичном приликом, исти се односи на раднике надлежног предузећа за путеве са подручја локалне самоуправе који су насипали тај локални пут тако што се са десне стране пута гледано из правца кретања возила којим је управљао окривљени налазила наслагана земља од багера, која није била у довољној мери набијена, те је на путу под великим успоном услед кише дошло до појаве „вододерина“ које нису могле да се уоче и није била видљива разлика у конфигурацији терена, због чега је дошло до пропадања земље прво испод предњег десног точка возила.
- Сви саслушани сведоци – оштећени који су се налазили у возилу којим је управљао окривљени су посведочили да се је окривљени кретао по траговима од претходних возила при чему се је оштећени Н.Л. изјаснио и о томе да на том делу пута постоји само један траг од левих и десних точкава те да других трагова није било. Такође, из одбране окривљеног и исказа оштећених недвосмислено произилази да се земља на том делу пута на коме је дошло и до саобраћајне незгоде која је предмет судског поступка није разликовала од земље на осталом делу пута.

Шта су поводом ове саобраћајне незгоде предузели припадници полиције после обављеног увиђаја?

Само оно што у таквим ситуацијама по правилу и предузимају – поднели су кривичну пријаву надлежном јавном тужиоцу због кривичног дела из групе против безбедности јавног саобраћаја само против возача возила који је изгубио контролу над возилом и у чијем возилу су настрадали поједини путници, али не и против одговорних лица из локалног предузећа за путеве, који су били задужени за одржавање пута, конкретно за насипање појединих деоница тог локалног некатегорисаног пута земљом и набијање земље у довољној мери да може да поднесе тежину возила која тим путем пролазе.

Шта је поводом ове саобраћајне незгоде предузело надлежно јавно тужилаштво?

Такође, само оно што у таквим ситуацијама по правилу и предузима – покренуло је кривични поступак само против возача службеног возила „пинцгауер“, али не и против одговорних лица из локалног предузећа за путеве који су били задужени за одржавање тог локалног некатегорисаног пута, иако су у том погледу имали одговарајуће податке – записник о увиђају и скицу лица места поводом ове саобраћајне незгоде, као и податке које су прикупили припадници полиције на лицу места. Сасвим је очигледно да су у том моменту постојали бар основи сумње да се уђе у такав кривични поступак због кривичног дела несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем.

У току кривичног поступка, у истрази обављено је прво вештачење од стране вештака саобраћајно техничке струке – појединца који се у свом писменом налазу и мишљењу изјаснио да је окривљени узроковао незгоду кретањем не по траговима возила која су тим делом пута прошла пре њега, већ

ближе десној ивици коловоза, при чему је навео да је ценио записник о увиђају и скицу лица места као и да је налаз дао на основу казивања окривљеног и оштећених.

Потом је по предлогу ОЈТ у Врању који је првостепени суд прихватио вештак урадио свој допунски налаз и мишљење. У свом допунском налазу и мишљењу вештак је навео да, обзиром на то колико је времена прошло од проласка претходног возила у односу на возило окривљеног, произилази да се возило окривљеног није кретало у колони.

Из резултата оцене изведених доказа првостепени суд је утврдио да је до незгоде дошло због одрона земље и пропадања земље са десне стране пута у тренутку наилазаска возила окривљеног, тако да је најпре земља пропала испод предњег десног точка те је возило почело да се нагиње унапред и удесно према провалији, а услед тежине возила пропао је и задњи десни точак возила и дошло до превртања истог према провалији при чему окривљени, који годинама више пута недељно пролази тим делом пута и увек на исти начин као и критичном приликом, није могао да предвиди да ће на том месту доћи до пропадања земље.

Такође, првостепени суд је нашао да је одбрана окривљеног у сагласности са исказима свих оштећених јер се ради о тројици његових сапутника, који су уједно и очевидци догађаја и из чијих исказа не произилази пропуст у војњи окривљеног јер су исти указивали да се окривљени кретао по траговима на путу од возила која су прошла пре њиховог возила, а не мимо таквих трагова. Првостепени суд није прихватио мишљење вештака саобраћајне струке да је окривљени узроковао саобраћајну незгоду кретањем не по траговима возила која су тим делом пута прошла пре њега, већ ближе десној ивици коловоза, јер такво мишљење вештака нема утемељење у изведеним доказима, нити у исказима оштећених као очевидаца догађаја, нити у одбрани окривљеног, нити у материјалним доказима. Какво је даље понашање надлежног јавног тужиоца у овом кривичном поступку?

Усудили бисмо се да кажемо- типично!

После донете првостепене ослобађајуће пресуде у односу на окривљеног- уложили су жалбу.

У поступку по жалби Апелациони суд у Нишу је одбио жалбу ОЈТ у Врању и потврдио првостепену пресуду (**пресуда Апелационог суда у Нишу Кж.1.бр.1714/13 од 4.9.2013.**) прихватајући скоро у свему закључке првостепеног суда.

Једна од последица коначне одлуке по овом предмету у кривичном поступку је и то да надлежни јавни тужилац ни после правноснажности пресуде није покренуо кривични поступак против било ког одговорног лица за кривично дело несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем.

5. ПРЕДЛОГ - ШТА РАДИТИ У НАРЕДНОМ ПЕРИОДУ?

Поред основних и најчешћих података које треба прикупити, када су у питању увиђаји саобраћајних незгода, а који су познати како полицији тако и јавним тужиоцима – подаци о изгледу лица места, трагови, оштећења на возилима која су учествовала у саобраћајној незгоди и учесницима незгоде, сматрамо да је неопходно да у наредном периоду надлежни основни јавни тужиоци знатно већу пажњу него до сада посвете и пропустима на страни органа јединица локалне самоуправе - управљача пута, а који имају свој кривично правни аспект – одговарајуће кривично дело које смо овде поменули.

У том погледу од нарочитог је значаја да приликом вршења увиђаја обратe пажњу на:

- податке о изгледу лица места - пута, тј. прецизне локације места саобраћајне незгоде и карактеристике пута на том месту (правац пружања, да ли је у кривини, да ли је коловоз пута под нагибом - успоном и коликим, да ли постоје оштећења коловоза - колика и каква, каква је прегледност пута (разлози смањене прегледности и евентуално мерење комплетне прегледности)¹, постојање хоризонталне и вертикалне сигнализације (укључујући и режим рада семафора у моменту саобраћајне незгоде) и остале релевантне карактеристике.

¹ Вујанић, М., „Значај и начин прикупљања података за саобраћајно-техничко вјештачење“, Вјештак, год.ИИИ, бр.5. Бања Лука, 2002., 67-72.

- Често се у записнику о увиђају недовољно прецизно описују наноси на коловозу и то песка, шљунка, шодера, земље, уља исцурелог из возила, трагова просуте нафте, површине коловоза под ледом. На те пропусте, који су некада били видљиви и у фотодокументацији увиђаја, али не увек и не потпуно, учесници у саобраћајној незгоди указују често пред судом када износе своје одбране, те је неопходно лице места детаљно описати и прецизно констатовати све уочене трагове.

Наведени подаци су од значаја за утврђивање постојања кривице не само возача него и осталих лица која су својим пропустима евентуално допринела настанку саобраћајне незгоде. Под тим се подразумева и одговорност на страни управљача путева односно предузећа надлежних за одржавање путева, која је за сада санкционисана фактички на нивоу статистичке грешке. Колика је тамна бројка у том погледу, односно колико саобраћајних незгода се догодило као последица пропуста на страни управљача пута односно предузећа надлежних за одржавање путева, може се само претпоставити.

6. ЗАКЉУЧАК

У овом раду указали смо кроз конкретан пример на допринос пута као могућег узрочника саобраћајне незгоде, проблем са којим се кривично судска пракса не само Републике Српске него и Републике Србије изузетно ретко до сада сусретала.

Неопходно је да надлежни основни јавни тужиоци пре свега, је изузетно велика одговорност да препознају овај проблем и да схвате да нису само возачи криви за настанак саобраћајне незгоде него да кривца у појединим ситуацијама треба тражити и на страни управљача путева односно на страни предузећа надлежних за одржавање путева односно појединих њихових одговорних лица.

Због тога, од основних јавних тужилаца се очекује да се активно укључе у вршење увиђаја поводом саобраћајних незгода на лицу места, а не да само ту одговорност препусте припадницима полиције, због чега је неопходно организовати практичну обуку основних јавних тужилаца у погледу вршења увиђаја саобраћајних незгода, који сегмент и има капацитете да значајно боље функционише у ситуацији тужилачке истраге.