

BOSNA I HERCEGOVINA
REPUBLIKA SRPSKA
OSNOVNI SUD U BANJOJ LUCI
Broj: 71 0 K 353640 21 K
DANA: 14.12.2023. godine

Osnovni sud u Banjoj Luci, u vijeću sastavljenom od sudija Dalibora Kordića kao predsjednika vijeća, te sudija Marele Jevtović i Violete Panić Ačić kao članova vijeća, uz učesće zapisničara Branislave Adamović, u krivičnom predmetu protiv optuženog M. L. zbog krivičnog djela "Ugrožavanje javnog saobraćaja" iz člana 402. stav 5. u vezi sa stavom 3. Krivičnog zakonika Republike Srpske, po optužnici Okružnog javnog tužilaštva Banja Luka broj: T13 0 KT 0054835 20 od dana 07.07.2021. godine, nakon održanog usmenog, glavnog i javnog pretresa zaključenog dana 11.12.2023. godine, u prisustvu okružnog javnog tužioca Slobodana Salića, optuženog M. L. i branioca R. Č., advokata iz Banje Luke, sud je dana 14.12.2023. godine, donio i javno objavio sljedeću:

U IME REPUBLIKE SRPSKE

P R E S U D U

OPTUŽENI M. L., sin R. i B., djevojački M., rođen [...] godine u B.L., sa prebivalištem u B.L. u mjestu [...], JMB: [...], Srbin, državljanin RS/BiH, pismen, sa završenom srednjom školom, po zanimanju obrađivač metala rezanja, neoženjen, bez djece, vojsku nije služio, bez čina i odlikovanja, lošeg imovinskog stanja, neosuđivan, protiv istog se ne vodi drugi krivični postupak.

K R I V I J E

ŠTO JE:

Dana 16.11.2020. godine, oko 17.05 časova, u B.L., na magistralnom putu M1 108, B.L. – P., upravljajući putničkim motornim vozilom marke „Renault Megane M“, registarskih oznaka [...], krećući se iz B.L. u pravcu P., došavši u mjesto R. u neposrednu blizinu objekta „Elektroprenos BiH“, olako držeći da do posljedice neće doći, suprotno odredbi člana 28. Zakona o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik Bosne i Hercegovine“ broj 6. od 31.01.2006. godine - u daljem tekstu ZOOBS-a na putevima u BiH), nije obratio pažnju na pješaka oštećenu M. S., koja je vršila prelaz kolovoza krećući se sa lijeve na desnu stranu puta, pa je usljed naleta njegovog vozila kod oštećene M. S. nastupila trenutna smrt usljed razorenja vitalno važnih centara vratnog dijela kičmene moždine sa krvarenjem unutar lobanjske šupljine, nagnječenjima pluća i rascjepa jetre,

Dakle, kao učesnik u saobraćaju iz nehata nije se pridržavao saobraćajnih propisa i time tako ugrozio javni saobraćaj i doveo u opasnost život ljudi, pa je usljed toga nastupila smrt kod jednog lica.

Čime je učinio krivično djelo Ugrožavanje javnog saobraćaja iz člana 402. stav 5. u vezi sa stavom 3. Krivičnog zakonika RS, pa mu sud primjenom odredbi člana 41., 43., 53. i 62. Krivičnog zakonika RS, izriče

U S L O V N U O S U D U

kojom mu se utvrđuje kazna zatvora u trajanju od 8 (osam) mjeseci i istovremeno određuje da se utvrđena kazna neće izvršiti ukoliko optuženi u roku od 2 (dvije) godine, po pravosnažnosti presude, ne učini novo krivično djelo.

Na osnovu člana 108. stav 3. ZKP a RS, oštećeni se sa imovinsko pravnim zahtjevom upućuje na parnicu.

Na osnovu člana 99. stav 1. ZKP-a RS optuženi je dužan platiti sudu na ime paušala iznos od 150,00 KM i iznos na ime vještačenja nastalih u toku istrage iznos od 1.489,80 KM, u roku od 30 dana po pravosnažnosti presude.

O b r a z l o ž e n j e

Okružno javno tužilaštvo u Banjoj Luci je protiv optuženog M. L. ovom sudu podnijelo optužnicu pod brojem T13 0 KT 0054835 20 od dana 07.07.2021. godine, gdje mu je stavljeno na teret da je izvršio krivično djelo "Ugrožavanje javnog saobraćaja" iz člana 402. stav 5. u vezi sa stavom 3. Krivičnog zakonika Republike Srpske.

Predmetnu optužnicu potvrdio je sudija za prethodno saslušanje rješenjem od dana 13.09.2021. godine. Prilikom izjašnjenja o krivici pred sudijom za prethodno saslušanje, dana 18.10.2021. godine, optuženi se izjasnio da nije kriv.

Na glavnom pretresu izvedeni su sljedeći dokazi optužbe: saslušani su svjedok predstavnik oštećene M. S., svjedok A. T., vještak specijalista sudske medicine dr Željko Karan i vještak dipl. inž. saobraćaja Milija Radović, te izvedeni sljedeći materijalni dokazi: Zapisnik o uviđaju, Policijska uprava Banjaluka, PS za BS Banjaluka, broj 13-01/7-2571/20 od 16.11.2020. godine sa skicom lica mjesta i fotodokumentacijom, broj 309/20 od 16.11.2020. godine, Tehnički pregled za vozilo registarskih oznaka [...] od 17.11.2020. godine, Zapisnik o vanrednom tehničkom pregledu vozila „...“ a.d. Banjaluka broj 3161/2020 od 17.11.2020. godine, Potvrda o registraciji broj [...] na ime M. L., Vještačenje alkohola u krvi za lice M. L., MUP RS, KTC, Jedinica za forenziku, broj VKA-723-06/2-1-233-2097/20 od 27.11.2020. godine, Vještačenje alkohola u krvi i urinu za lice A. T., MUP RS, KTC, Jedinica za forenziku, broj VKA-722-06/2-1-233-2095/20 od 27.11.2020. godine, Vještačenje alkohola u krvi i urinu za lice M. S., MUP RS, KTC, Jedinica za forenziku, broj VKA-724-06/2-1-233-2098/20 od 27.11.2020. godine, Ekspertiza vještaka saobraćajne struke Milije Radovića od 28.06.2021. godine, Naredba za obdukciju OJT BL broj OP-610/20 od 17.11.2020. godine, Obdukcioni zapisnik za lice M. S., JZU „Zavod za sudsku medicinu RS“ Banjaluka od 17.11.2020. godine, Fotodokumentacija izvršene obdukcije JZU „Zavod za sudsku medicinu RS“ Banjaluka od 17.11.2020. godine, Zapisnik o saslušanju svjedoka A. T., PS za BS Banjaluka broj 13-01/7-230-330/20 od 17.11.2020. godine, Zapisnik o saslušanju svjedoka M. S., PS za BS Banjaluka broj 13-01/7-230-331/20 od 20.11.2020. godine, Zapisnik o ispitivanju osumnjičenog M. L., PS za BS Banjaluka broj 13-01/7-230-329/20 od 17.11.2020. godine, Izvod iz kaznene evidencije na ime M. L., Policijska uprava Banjaluka, Sektor kriminalističke policije, Odjeljenje za opšti kriminalitet, broj 13-02/1-3-234-1279/20 od 19.11.2020. godine, Popis troškova.

Okružni javni tužilac je u završnom izlaganju na glavnom pretresu naveo da Tužilaštvo smatra da je u toku postupka izvođenjem dokazne građe Tužilaštva dokazano da je M. L. počinio navedeno krivično djelo precizirano u dispozitivu navedene optužnice. Tužilaštvo smatra da je uzrok saobraćajne nesreće nepoštovanje Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH od strane vozača. Vozač je dužan obratiti pažnju na pješaka koji je na kolovozu ili stupa na kolovoz. Očigledno je da je oštećena M. S. stajala na autobuskom stajalištu, te da je prešla tzv. pješačko ostrvo i uputila se preko kući put za R.. Od autobuskog stajališta do skretanja za R., gdje se oštećenoj i nalazila kuća, sve vrijeme je asfaltni zastor, te je optuženi mogao da vidi oštećenu, jer je put pregledan i vještak saobraćajne struke je utvrdio da je put pregledan. Tužilaštvo smatra da je vještak izašao iz okvira svog vještačenja kada se upustio u pravnu ocjenu ko je kriv za nastanak saobraćajne nezgode, jer je to pravno pitanje, a vještakovo je da iznese ono za šta je obavezan naredbom za vještačenje, a pravnu ocjenu u ovom predmetu može vršiti samo sud. Vještak je ostao kod svog nalaza i na strani 14. istog nalaza je konstatovao "obzirom da zaustavni put za brzinu kretanja putničkog vozila "Renault Megane" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40,00 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu. Vozač je dužan u toku upravljanja vozilom obratiti pažnju na pješake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz, a propust vozača M. L. se ogleda u tome što nije obratio pažnju na pješaka M. S. koja se kretala kolovozom, prelazeći kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera kretanja putničkog vozila. Očigledno je da je vozač imao

tehničke mogućnosti da kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i da je to njegov propust, a vještak je rekao da se na trakama mnogo bolje primjeti pješak, nego na običnom kolovozu. Tačno je da vještak smatra i u zaključku i usmeno na glavnom pretresu da je osnovni uzrok nastanka saobraćajne nezgode pokušaj pješaka M. S. da pređe kolovoz sa lijeve na desnu stranu. Međutim, u nastavku svog zaključka, propust vozača putničkog vozila "Renault Megane" M. L., ogleda se u činjenici da nije obratio pažnju na pješaka M. S. koja se kretala kolovozom, prelazeći kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera putničkog vozila. Na osnovu provedene analize, Tužilaštvo je mišljenja da je pješak koji se kretao preko polja za usmjeravanje, zbog kontrasta siluete pješaka i jasno izraženih bijelih linija na polju za usmjeravanje, bio vidljiv sa udaljenosti od najmanje 40 m, a obzirom da zaustavni put za brzinu kretanja putničkog vozila "Renault Megane" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, te imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu. Ono što je očigledno je da pojava pješaka nije bila iznenađujuća okolnost koja je predstavljala tehničko iznenađenje, već je vozač M. L. mogao, ali nije obratio dovoljnu pažnju na kolovoz i pješake na kolovozu, što je očigledno osnovni uzrok saobraćajne nezgode. Tačno je da je oštećena doprinjela nastanku saobraćajne nezgode nebezbednim ponašanjem, međutim vozači su dužni da obrate povećanu pažnju na pješake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz, međutim u ovom krivičnom predmetu vozač nije obratio dovoljnu pažnju i to je uzrok ove saobraćajne nezgode. Vještak saobraćajne struke Milija Radović rekao je da se vozač kretao dozvoljenom brzinom od 60 km/h, a da je prilagođena brzina, s obzirom da je padala kiša bila 55 km/h. Tužilaštvo smatra da Osnovni sud mora donijeti osuđujuću presudu, jer u ovom slučaju je nastupila smrt, jer vozač mora obratiti naročito pažnju na pješake, a u ovom slučaju je stradala majka M. S., koja je salušana i koja će ovu bol nositi do kraja života.

Branilac optuženog je u završnoj riječi na glavnom pretresu naveo da odbrana smatra da nakon provedenog postupka, subjektivnim iskazima svjedoka, materijalnim dokazima, te nalazom vještaka OJT nije uspjelo da dokaže da je optuženi počinio krivično djelo kako je to navedeno u optužnici. Subjektivni dokazi i materijalni ukazuju drugačije. Imamo tragični događaj, ugašen je jedan život, i imamo situaciju kada je čovjek mlad koji ima traumu za cijeli život jer je učestovao u saobraćajnoj nezgodi sa smrtnom posljedicom. On uvijek kad prođe tom relacijom, a i kad legne sjeti se tog događaja. Mi nismo imali dokaza, a optužnica je pala na dokazima Tužilaštva. Ključni dokaz je Nalaz i mišljenje vještaka saobraćajne struke Milije Radovića, gdje smo imali priliku na glavnom pretresu čuti njegovo izlaganje, gdje je tužilac bio nezadovoljan iskazom vještaka, te je netačno ono što je tužilac danas rekao da je vještak preuzeo sudsku ulogu da se izjasni ko je kriv za saobraćajnu nezgodu. Vještak ima stručna znanja, te kada su ga pitali koji je osnovni uzrok saobraćajne nezgode vještak je odgovorio da je to propust pješaka. On nije rekao ko je kriv, nego je rekao da je ona uzrok nastanka saobraćajne nezgode. Vještak se izjasnio u pogledu dozvoljene i prilagođene brzine, a vještak se nije izjašnjavao o doprinosima, on se izasnio da je osnovni uzrok propust pješaka, te iz tog razloga odbrana smatra da ne postoje elementi krivičnog djela, te odbrana predlaže s obzirom da je ovo mlad čovjek, koji treba da zasniva porodicu, da je jedina pravilna oslobađajuća presuda, te da je ovo situacija kada imamo dokaze i za i protiv, da ovdje nismo imali izveden niti jedan dokaz kojim bi se dokazalo da je optuženi kriv, te odbrana predlaže vijeću da optuženog oslobodi optužbe.

Optuženi je u završnoj riječi na glavnom pretresu naveo da se pridružuje navodima svog branioca.

Predstavnik oštećene M. S. je u završnom izlaganju na glavnom pretresu izjavila da ostaje kod podnesenog imovinsko – pravnog zahtjeva.

Na glavnom pretresu svjedok optužbe, predstavnik oštećene, M. S. je izjavila da joj ništa nije poznato vezano za saobraćajnu nezgodu, da joj je smrtno stradala M. S. bila majka, da su ona, sestra i otac saznali šta se dogodilo nakon davanja izjave u policiji, te da su majka i otac bili sudski razvedeni. Navela je kako postavlja imovinsko – pravni zahtjev, ali da ne može tačno da se izjasni koliki je taj iznos, te da zahtjeva krivično gonjenje optuženog. Dalje je odgovarajući na pitanja navela da je podnijela tužbu za osiguranje, ali da se čeka ishod krivičnog postupka.

Sud je poklonio vjeru iskazu ovog svjedoka, predstavnika oštećene, ali ovaj svjedok nema direktna saznanja o tome kako je došlo do kritičnog događaja, već je svjedok samo navela da joj je smrtno stradala M. S. bila majka, a da su ona, sestra i otac saznali šta se dogodilo nakon davanja izjave u policiji, te da su majka i otac bili sudski razvedeni, te navela kako postavlja imovinsko – pravni zahtjev.

Na glavnom pretresu svjedok optužbe A. T. je izjavio da poznaje optuženog, te da su u dobrim odnosima, da su predmetnog dana on i optuženi M. krenuli s posla, da je padala kiša i bila magla, te da su osjetili udar i stali. Naveo je da kada su osjetili udar, izašli su iz auta i vidjeli gospođu kako leži na asfaltu, da joj je bila krv ispod glave, kao i da je ležala bespomično. Svjedok je dalje naveo kako je pozvao hitnu pomoć, a da je optuženi M. pozvao policiju. Naveo je i kako je M. L. vozio oko 50 km/h, da je padala kiša, bila magla, kao i da je padala noć, te da je on gledao naprijed, ali da nije vidio gospođu, te da je gospođa došla sa M. strane. Odgovarajući na pitanja svjedok je dalje naveo kako je bio gust saobraćaj, da je M. vozio pod kratkim svjetlima pošto je bio auto ispred njih, kao i da tu nema pješačkog prelaza. Naveo je i kako je vozilo bilo desetak metara ispred njih, kao i da su išla vozila iz suprotnog smjera, te da se polomilo staklo na njihovom autu.

Sud je poklonio vjeru iskazu ovog svjedoka jer je ovaj svjedok jasno naveo da poznaje optuženog, da su predmetnog dana on i optuženi M. krenuli s posla, da je padala kiša i bila magla, te da su osjetili udar i stali, a da kad su izašli iz vozila primjetili su gospođu kako leži na asfaltu, da joj je bila krv ispod glave, kao i da je ležala bespomično. Svjedok je naveo i kako je on pozvao hitnu pomoć, a optuženi M. L. policiju. Svjedok je naveo i kako se M. kretao oko 50 km/h, da je padala kiša, bilo maglovito, te da je padala noć. Takođe, svjedok je naveo da je saobraćaj bio gust, da je bilo vozilo ispred njih, kao i da su im u susret išla vozila iz suprotnog smjera, te da s obzirom na te okolnosti, M. je vozio pod kratkim svjetlima. Dakle, ovaj svjedok je jasno opisao šta se dogodilo kritične prilike, a s obzirom da je svjedok bio prisutan na mjestu saobraćajne nezgode, njegova saznanja su direktna. Dakle, svjedok je naveo kako se kritičnog dana vraćao sa posla kući vozilom kojim je upravljao optuženi M. L., da je bilo kišovito i maglovito, da su vozili pod kratkim svjetlima jer je saobraćaj bio gust, kao i da su se kretali oko 50 km/h, a da kad su začuli udarac da su se zaustavili sa desne strane puta i izašli iz vozila. Naveo je i kako su po izlasku iz vozila ugledali ženu koja je bespomično ležala, a kojoj je ispod glave bila krv, te da je on pozvao hitnu pomoć, a optuženi M. policiju, kao i da su obezbjedili mjesto saobraćajne nezgode da bi se saobraćaj mogao nesmetano odvijati.

Na glavnom pretresu saslušan je vještak specijalista sudske medicine dr Željko Karan koji je izjavio da mu je stigla naredba za obdukciju od OJT za smrtno stradalu M. S., da je obdukcija praćena fotodokumentacijom, da su povrede i modrice koje je smrtno stradala M. S. zadobila uglavnom na desnoj strani tijela. Odgovarajući na pitanja vještak je naveo da ne može da se izjasni o brzini kretanja, kao i da su povrede nastale u drugoj fazi odnsono u fazi nabacivanja.

Uvidom u Obdukcioni zapisnik odnosno Nalaz i mišljenje vještaka specijaliste sudske medicine dr Željke Karana vidljivo je da je smrt M. S. nasilna i da je nastupila neposredno usljed razorenja vitalno važnih centara vratnog dijela kičmene moždine. Smrtni ishod je potpomognut krvarenjem unutar lobanjske šupljine, nagnječenjima pluća i rascjepima jetre. U konkretnom slučaju radi se o tzv. politraumi, odnosno povređivanju više organa i organskih sistema. Sve konstatovane povrede su po svojoj prirodi mehaničke i nastale su djelovanjem intezivne tupe mehaničke sile, u konkretnom slučaju povrijeđivanjem u saobraćajnom udesu po mehanizmu naleta putničkog motornog vozila na pješaka. U momentu događaja, tijelo pješakinje je svojom desnom bočnom stranom bilo okrenuto nadolazećem putničkom motornom vozilu. Primarni kontakt je ostvaren u predjelu spoljašnje strane desne potkoljenice i unutrašnje strane lijeve potkoljenice. U fazi nabacivanja tijela na vozilo došlo je do povređivanja jetre i grudnog koša, a povreda u desnom sljepoočnopotiljačnom predjelu nastala je kontaktom glave sa vjetrobranskim staklom. Povrede u predjelu lica i trbušnog zida nastale su nakon pada na podlogu i kontakta lica sa podlogom. Smrt je zadesnog porijekla.

Sud je prihvatio Nalaz i mišljenje vještaka kao objektivno dat, u skladu sa pravilima struke i nauke, jer je vještak jasno naveo da je smrt M. S. nasilna i da je nastupila neposredno usljed razorenja vitalno važnih centara vratnog dijela kičmene moždine. Smrtni ishod je potpomognut krvarenjem unutar lobanjske šupljine, nagnječenjima pluća i rascjepima jetre. U konkretnom slučaju radi se o tzv. politraumi, odnosno povređivanju više organa i organskih sistema. Sve konstatovane povrede su po svojoj prirodi mehaničke i nastale su

djelovanjem intezivne tupe mehaničke sile, u konkretnom slučaju povrijeđivanjem u saobraćajnom udesu po mehanizmu naleta putničkog motornog vozila na pješaka. U momentu događaja, tijelo pješakinje je svojom desnom bočnom stranom bilo okrenuto nadolazećem putničkom motornom vozilu. Primarni kontakt je ostvaren u predjelu spoljašnje strane desne potkoljenice i unutrašnje strane lijeve potkoljenice. U fazi nabacivanja tijela na vozilo došlo je do povređivanja jetre i grudnog koša, a povreda u desnom sljepoočnopotiljačnom predjelu nastala je kontaktom glave sa vjetrobranskim staklom. Povrede u predjelu lica i trbušnog zida nastale su nakon pada na podlogu i kontakta lica sa podlogom. Smrt je zadesnog porijekla. U konačnosti, na ovaj Nalaz odbrana nije imala prigovora niti pitanja.

Na glavnom pretresu saslušan je vještak dipl. inž. saobraćaja Milija Radović koji je izjavio da je izvršio vještačenje po naredbi OJT, te da je razdjelnalinija 3 metra, a ne 3,7 m kako piše u Zapisniku. Dalje je naveo kako je tu bila dozvoljena brzina 60 km, a da se vozač kretao tu negdje oko te brzine, ali da je vozač bio dužan orilagoditi brzinu uslovima puta, te s obzirom da je kolovoz mokar, ne može se isključiti mogućnost da bi bezbjedna brzina bila do 55 km/h. Dalje je odgovarajući na pitanja naveo da se pješak u tamnoj odjeći može vidjeti do 26 metara, u sivoj odjeći do 31 metar, a u svijetloj odjeći do 38 metara. Dalje je naveo kako je izlazio na lice mjesta nakon godinu dana od saobraćajne nezgode, te da ugao vidnog polja zavisi od brzine kretanja, te da je vozač dužan obratiti pažnju na pješake koji su stupili na kolovoz ili imaju namjeru stupanja na kolovoz, te da vozač nije imao potrebu da se okreće jer je mogao da vidi i ovako. Vještak je naveo i da ostaje kod tog da je pješak mogao da zastane u raskoraku, te da ne može da se izjasni pod kojim je svjetlima vozio optuženi. Dalje je naveo da je bila dozvoljena brzina kojom se kretao optuženi M. L., te da kada pada kiša što je crno još je crnje, a što je bijelo još je bjelje u odnosu na odjeću. Naveo je i kako je osnovni uzrok na strani pješaka koja se kretala brzim hodom, a da što se tiče optuženog to su propusti.

Uvidom u Nalaz i mišljenje vještaka dipl. inž. saobraćaja Milije Radovića je vidljivo da učesnici u saobraćajnoj nezgodi M. L., vozač putničkog automobila, marke "Renault Megane M" u trenutku saobraćajne nezgode nije bio pod uticajem alkohola i M. S., smrtno stardala u saobraćajnoj nezgodi, u trenutku saobraćajne nezgode nije bila pod uticajem alkohola. Osnovni uzrok nastanka saobraćajne nezgode se ogleda u pokušaju pješaka M. S. da pređe kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera B. L. prema P., a da prethodno nije propustila vozilo koje se kretalo iz navedenog smjera, desnom saobraćajnom trakom. Propust pješaka M. S. se ogleda i u činjenici da pri kretanju kolovozom nije bila osvijetljena ni nosila na sebi svjetlobojenu prsluk. Propust vozača putničkog automobila marke "Renault Megane M", M. L., se ogleda u činjenici da nije obratio pažnju na pješaka M. S. koja se kretala kolovozom, prelazeći kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera kretanja putničkog vozila. Na osnovu provedene analize, vještak je mišljenja da je pješak koji se kretao preko polja za usmjeravanje, zbog kontrasta siluete pješaka i jasno izraženih bijelih linija na polju za usmjeravanje, bio vidljiv sa udaljenosti od najmanje 40 m, koliko iznosi minimalni domet oborenih svjetala kod putničkog vozila. Obzirom da zaustavni put za brzinu kretanja putničkog automobila "Renault Megane M" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40,00 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu. Neposredno prije nezgode putničko vozilo marke "Renault Megane M", kojim je upravljao vozač M. L., kretalo se iz smjera B. L. prema P. desnom saobraćajnom trakom. U isto vrijeme pješak M. S. prelazila je kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera B. L. prema P.. Do kontakta pješaka i putničkog vozila došlo je na desnoj saobraćajnoj traci, gledano iz smjera kretanja putničkog vozila, na 25 m prije mjesta gdje je zatečen pješak na kolovozu. U trenutku kontakta pješak je bio svojom bočnom stranom okrenut dolazećem vozilu. Nakon toga, pješak je nabačen na prednji lijevi dio vozila pri čemu je došlo do kontakta glave pješaka sa vjetrobranskim staklom. U nastavku kretanja putničkog vozila dolazi do pada tijela sa lijeve strane vozila pri čemu nastaje oštećenje lijevog bočnog retrovizora. Brzina kretanja putničkog vozila u trenutku kontakta sa pješakom iznosila je 60 km/h. Prosječna brzina kretanja pješaka, na putu kretanja od ivice kolovoza do mjesta kontakta, procijenjena je na oko 5,5 km/h što, prema Priručniku za saobraćajno tehničko vještačenje, odgovara brzini kretanja ženske osobe starosti između 40 i 50 godina u režimu brzog hoda. Pješak M. S. je u trenutku samog kontakta stajala.

Sud je prihvatio Nalaz i mišljenje vještaka kao objektivno dat, u skladu sa pravilima struke i nauke. Vještak je jasno naveo kako su učesnici saobraćajne nezgode optuženi M. L., vozač putničkog automobila marke "Renault Megane M", te smrtno stradala M. S., kao da niti jedno od učesnika u trenutku saobraćajne

nezgode nije bilo pod uticajem alkohola. Osnovni uzrok nastanka saobraćajne nezgode se ogleda u pokušaju pješaka M. S. da pređe kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera B. L. prema P., a da prethodno nije propustila vozilo koje se kretalo iz navedenog smjera, desnom saobraćajnom trakom. Propust pješaka M. S. se ogleda i u činjenici da pri kretanju kolovozom nije bila osvijetljena ni nosila na sebi svjetlobojeni prsluk. Propust vozača putničkog automobila marke "Renault Megane M", M. L., se ogleda u činjenici da nije obratio pažnju na pješaka M. S. koja se kretala kolovozom, prelazeći kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera kretanja putničkog vozila. Na osnovu provedene analize, vještak je mišljenja da je pješak koji se kretao preko polja za usmjeravanje, zbog kontrasta siluete pješaka i jasno izraženih bijelih linija na polju za usmjeravanje, bio vidljiv sa udaljenosti od najmanje 40 m, koliko iznosi minimalni domet oborenih svjetala kod putničkog vozila. Obzirom da zaustavni put za brzinu kretanja putničkog automobila "Renault Megane M" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40,00 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu. Neposredno prije nezgode putničko vozilo marke "Renault Megane M", kojim je upravljao vozač M. L., kretalo se iz smjera B. L. prema P. desnom saobraćajnom trakom. U isto vrijeme pješak M. S. prelazila je kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera B. L. prema P.. Do kontakta pješaka i putničkog vozila došlo je na desnoj saobraćajnoj traci, gledano iz smjera kretanja putničkog vozila, na 25 m prije mjesta gdje je zatečen pješak na kolovozu. U trenutku kontakta pješak je bio svojom bočnom stranom okrenut dolazećem vozilu. Nakon toga, pješak je nabačen na prednji lijevi dio vozila pri čemu je došlo do kontakta glave pješaka sa vjetrobranskim staklom. U nastavku kretanja putničkog vozila dolazi do pada tijela sa lijeve strane vozila pri čemu nastaje oštećenje lijevog bočnog retrovizora. Brzina kretanja putničkog vozila u trenutku kontakta sa pješakom iznosila je 60 km/h. Prosječna brzina kretanja pješaka, na putu kretanja od ivice kolovoza do mjesta kontakta, procijenjena je na oko 5,5 km/h što, prema Priručniku za saobraćajno tehničko vještačenje, odgovara brzini kretanja ženske osobe starosti između 40 i 50 godina u režimu brzog hoda. Vještak je ostao kod svog Nalaza i mišljenja tokom saslušanja na glavnom pretresu te izjavio da je dozvoljena brzina kretanja bila 60 km/h, a da bi prilagođena brzina s obzirom na uslove puta odnosno mokar kolovoz iznosila 55 km/h, a da se vozač M. L. kretao brzinom od oko 60 km/h odnosno dozvoljenom brzinom, te naveo kako je osnovni uzrok saobraćajne nezgode na strani pješaka M. S. koja se kretala brzim hodom, a da što se tiče optuženog vozača M. L., na njegovoj strani su propusti, jer je trebao da obrati povećanu pažnju kako na pješake koji se nalaze na kolovoz, tako i na pješake koji tek stupaju na kolovoz. Iako je vještak u svom Nalazu naveo da je osnovni uzrok nesreće na strani pješaka M. S. koja se kretala brzim hodom, to ne umanjuje odgovornost vozača koji upravlja putničkim motornim vozilom koji se mora uvijek pridržavati osnovnog pravila da pazi na pješake koji stupe na kolovoz, što je ovdje i bio slučaj. Naime, jasno je da je oštećena se kretala preko polja izraženih bijelih linija koje služe za usmjeravanje. Vještak je naveo da obzirom da zaustavni put za brzinu kretanja putničkog automobila "Renault Megane M" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40,00 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu. Dakle, vještak je jasno naveo da je optuženi mogao da uoči oštećenu, odnosno da je mogao da izbjegne saobraćajnu nezgodu, da kočenjem zaustavi vozilo. Pri tome je vještak takođe naveo da iako oštećena nije nosila svjetloodbojni prsluk, jer ta situacija u realnom životu je veoma rijetka i radi se o opštem propustu u smislu da se ista vraćala sa posla i da nije imala na sebi svjetloodbojni prsluk. Međutim, što se tiče propusta vozača, vozača upravlja opasnim sredstvom odnosno putničkim automobilom i dužan je da obrati pažnju na pješake koji stupaju na kolovoz, te je tu situaciju vještak i pojasnio da je oštećena mogla biti primjećena jer se kretala preko izraženih bijelih linija. Ponašanje pješaka u konkretnoj situaciji predstavlja samo vid doprinosa ovoj saobraćajnoj nesreći, što je vijeće imalo u vidu prilikom odmjeravanja kazne, te vijeće prihvata Nalaz kao takav u cjelosti. Pored toga, Zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH (Službeni Glasnik BiH broj: 6 od 30.01.2006. godine) član 28. stav 1. Propisuje da je vozač dužan da tokom upravljanja vozilom obrati pažnju na pješake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz, a vještak je jasno naveo da optuženi nije obratio dovoljnu pažnju na oštećenu kritične prilike, te da je mogao da obzirom da zaustavni put za brzinu kretanja putničkog automobila "Renault Megane M" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40,00 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu.

Krivično djelo "Ugrožavanje javnog saobraćaja" iz člana 402. stav 5. u vezi sa stavom 3. Krivičnog zakonika Republike Srpske, član 402. stav 1. propisuje da učesnik u saobraćaju na putevima koji se ne pridržava saobraćajnih propisa i time tako ugrozi javni saobraćaj da dovede u opasnost život ljudi, pa usljed toga kod drugoga nastupi teška tjelesna povreda, kazniće se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina, stav 3. istog zakona propisuje da ako je djelo iz stava 1. ovog člana učinjeno iz nehata, učinilac će se kazniti novčanom kaznom ili kaznom zatvora do tri godine, stav 5. istog zakona propisuje da ako je usljed djela iz stava 3. ovog člana nastupila smrt jednog ili više lica, učinilac će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina i kaznom zabrane upravljanja motornim vozilom.

Nakon svestrane, detaljne i savjesne ocjene svih izvedenih dokaza kako pojedinačno tako i u njihovoj međusobnoj vezi u smislu odredbe člana 295. stav 2. u vezi sa članom 13. ZKP RS, sud je utvrdio van svake razumne sumnje na osnovu saslušanih vještaka i saslušanog svjedoka i provedenih pismenih materijalnih dokaza da je optuženi M. L. počinio predmetno krivično djelo, a što prije svega proizlazi iz Nalaza i mišljenja vještaka specijaliste sudske medicine dr Željke Karana, a koji je sud u cjelosti prihvatio, koji je jasno naveo da je smrt M. S. nasilna i da je nastupila neposredno usljed razorenja vitalno važnih centara vratnog dijela kičmene moždine. Smrtni ishod je potpomognut krvarenjem unutar lobanjske šupljine, nagnječenjima pluća i rascjepima jetre. U konkretnom slučaju radi se o tzv. politraumi, odnosno povređivanju više organa i organskih sistema. Sve konstatovane povrede su po svojoj prirodi mehaničke i nastale su djelovanjem intezivne tupe mehaničke sile, u konkretnom slučaju povrijeđivanjem u saobraćajnom udesu po mehanizmu naleta putničkog motornog vozila na pješaka. U momentu događaja, tijelo pješakinje je svojom desnom bočnom stranom bilo okrenuto nadolazećem putničkom motornom vozilu. Primarni kontakt je ostvaren u predjelu spoljašnje strane desne potkoljenice i unutrašnje strane lijeve potkoljenice. U fazi nabacivanja tijela na vozilo došlo je do povređivanja jetre i grudnog koša, a povreda u desnom sljepoočnopotiljačnom predjelu nastala je kontaktom glave sa vjetrobranskim staklom. Povrede u predjelu lica i trbušnog zida nastale su nakon pada na podlogu i kontakta lica sa podlogom. Smrt je zadesnog porijekla.

Te odbrana nije imala prigovora na navedeni Nalaz.

Takođe, iz iskaza svjedoka A. T. koji je jasno naveo da poznaje optuženog, da su predmetnog dana on i optuženi M. krenuli s posla, da je padala kiša i bila magla, te da su osjetili udar i stali, a da kad su izašli iz vozila primjetili su gospođu kako leži na asfaltu, da joj je bila krv ispod glave, kao i da je ležala bespomično. Svjedok je naveo i kako je on pozvao hitnu pomoć, a optuženi M. L. policiju. Svjedok je naveo i kako se M. kretao oko 50 km/h, da je padala kiša, bilo maglovito, te da je padala noć. Takođe, svjedok je naveo da je saobraćaj bio gust, da je bilo vozilo ispred njih, kao i da su im u susret išla vozila iz suprotnog smjera, te da s obzirom na te okolnosti, M. je vozio pod kratkim svjetlima. Dakle, ovaj svjedok je jasno opisao šta se dogodilo kritične prilike, a s obzirom da je svjedok bio prisutan na mjestu saobraćajne nezgode, njegova saznanja su direktna. Dakle, svjedok je naveo kako se kritičnog dana vraćao sa posla kući vozilom kojim je upravljao optuženi M. L., da je bilo kišovito i maglovito, da su vozili pod kratkim svjetlima jer je saobraćaj bio gust, kao i da su se kretali oko 50 km/h, a da kad su začuli udarac da su se zaustavili sa desne strane puta i izašli iz vozila. Naveo je i kako su po izlasku iz vozila ugledali ženu koja je bespomično ležala, a kojoj je ispod glave bila krv, te da je on pozvao hitnu pomoć, a optuženi M. policiju, kao i da su obezbjedili mjesto saobraćajne nezgode da bi se saobraćaj mogao nesmetano odvijati. Dakle, iz iskaza ovog svjedoka optužbe se jasno utvrđuje da je došlo do saobraćajne nesreće u kojoj je nastradala oštećena M. S..

Takođe, iz Nalaza i mišljenja vještaka saobraćajne struke dipl. inž. saobraćaja Milije Radovića, a koji je sud u cjelosti prihvatio, u kojem je vještak jasno naveo kako su učesnici saobraćajne nezgode optuženi M. L., vozač putničkog automobila marke "Renault Megane M", te smrtno stradala M. S., kao da niti jedno od učesnika u trenutku saobraćajne nezgode nije bilo pod uticajem alkohola. Osnovni uzrok nastanka saobraćajne nezgode se ogleda u pokušaju pješaka M. S. da pređe kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera B. L. prema P., a da prethodno nije propustila vozilo koje se kretalo iz navedenog smjera, desnom saobraćajnom trakom. Propust pješaka M. S. se ogleda i u činjenici da pri kretanju kolovozom nije bila osvjetljena ni nosila na sebi svjetlobojeni prsluk. Propust vozača putničkog automobila marke "Renault Megane M", M. L., se ogleda u činjenici da nije obratio pažnju na pješaka M. S. koja se kretala kolovozom, prelazeći kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera kretanja putničkog vozila. Na osnovu provedene analize, vještak je mišljenja da je pješak koji se kretao preko polja za usmjeravanje, zbog kontrasta siluete pješaka i jasno izraženih bijelih linija na polju za usmjeravanje, bio vidljiv sa udaljenosti od najmanje 40 m, koliko iznosi minimalni domet oborenih svjetala kod putničkog vozila. Obzirom da zaustavni put za brzinu

kretanja putničkog automobila "Renault Megane M" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40,00 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu. Neposredno prije nezgode putničko vozilo marke "Renault Megane M", kojim je upravljao vozač M. L., kretalo se iz smjera B. L. prema P. desnom saobraćajnom trakom. U isto vrijeme pješak M. S. prelazila je kolovoz sa lijeve na desnu stranu, gledano iz smjera B. L. prema P. . Do kontakta pješaka i putničkog vozila došlo je na desnoj saobraćajnoj traci, gledano iz smjera kretanja putničkog vozila, na 25 m prije mjesta gdje je zatečen pješak na kolovozu. U trenutku kontakta pješak je bio svojom bočnom stranom okrenut dolazećem vozilu. Nakon toga, pješak je nabačen na prednji lijevi dio vozila pri čemu je došlo do kontakta glave pješaka sa vjetrobranskim staklom. U nastavku kretanja putničkog vozila dolazi do pada tijela sa lijeve strane vozila pri čemu nastaje oštećenje lijevog bočnog retrovizora. Brzina kretanja putničkog vozila u trenutku kontakta sa pješakom iznosila je 60 km/h. Prosječna brzina kretanja pješaka, na putu kretanja od ivice kolovoza do mjesta kontakta, procijenjena je na oko 5,5 km/h što, prema Priručniku za saobraćajno tehničko vještačenje, odgovara brzini kretanja ženske osobe starosti između 40 i 50 godina u režimu brzog hoda. Vještak je ostao kod svog Nalaza i mišljenja tokom saslušanja na glavnom pretresu te izjavio da je dozvoljena brzina kretanja bila 60 km/h, a da bi prilagođena brzina s obzirom na uslove puta odnosno mokar kolovoz iznosila 55 km/h, a da se vozač M. L. kretao brzinom od oko 60 km/h odnosno dozvoljenom brzinom, te naveo kako je osnovni uzrok saobraćajne nezgode na strani pješaka M. S. koja se kretala brzim hodom, a da što se tiče optuženog vozača M. L., na njegovoj strani su propusti, jer je trebao da obrati povećanu pažnju kako na pješake koji se nalaze na kolovozu, tako i na pješake koji tek stupaju na kolovoz. Iako je vještak u svom Nalazu naveo da je osnovni uzrok nesreće na strani pješaka M. S. koja se kretala brzim hodom, to ne umanjuje odgovornost vozača koji upravlja putničkim motornim vozilom koji se mora uvijek pridržavati osnovnog pravila da pazi na pješake koji stupe na kolovoz, što je ovdje i bio slučaj. Naime, jasno je da je oštećena se kretala preko polja izraženih bijelih linija koje služe za usmjeravanje. Vještak je naveo da obzirom da zaustavni put za brzinu kretanja putničkog automobila "Renault Megane M" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40,00 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu. Dakle, vještak je jasno naveo da je optuženi mogao da uoči oštećenu, odnosno da je mogao da izbjegne saobraćajnu nezgodu, da kočenjem zaustavi vozilo. Pri tome je vještak takođe naveo da iako oštećena nije nosila svjetloodbojni prsluk, jer ta situacija u realnom životu je veoma rijetka i radi se o opštem propustu u smislu da se ista vraćala sa posla i da nije imala na sebi svjetloodbojni prsluk. Međutim, što se tiče propusta vozača, vozača upravlja opasnim sredstvom odnosno putničkim automobilom i dužan je da obrati pažnju na pješake koji stupaju na kolovoz, te je tu situaciju vještak i pojasnio da je oštećena mogla biti primjećena jer se kretala preko izraženih bijelih linija. Ponašanje pješaka u konkretnoj situaciji predstavlja samo vid doprinosa ovoj saobraćajnoj nesreći, što je vijeće imalo u vidu prilikom odmjeravanja kazne, te vijeće prihvata Nalaz kao takav u cjelosti. Pored toga, Zakonom o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima BiH (Službeni Glasnik BiH broj: 6 od 30.01.2006. godine) član 28. stav 1. Propisuje da je vozač dužan da tokom upravljanja vozilom obrati pažnju na pješake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz, a vještak je jasno naveo da optuženi nije obratio dovoljnu pažnju na oštećenu kritične prilike, te da je mogao da obzirom da zaustavni put za brzinu kretanja putničkog automobila "Renault Megane M" od 60 km/h iznosi 38,70 m i manji je od raspoloživog puta za zaustavljanje vozila (40,00 m), to je vozač putničkog vozila M. L., obzirom na udaljenost vozila kojim je upravljao od mjesta kontakta u trenutku kada je mogao uočiti pješaka, imao tehničke mogućnosti da u konkretnoj saobraćajnoj situaciji kočenjem zaustavi vozilo prije mjesta kontakta i tako izbjegne nezgodu.

Sud je utvrdio da je M. L. počinio predmetno krivično djelo postupajući sa svjesnim nehatom, jer je učinilac bio svjestan da usljed njegovog činjenja ili nečinjenja može nastupiti zabranjena posljedica, ali je olako držao da će je moći spriječiti ili da ona neće nastupiti. Optuženi je u vrijeme preduzimanja radnje izvršenja bio uračunljiv, jer se u toku postupka nisu pojavile činjenice ni okolnosti koje bi navele sud na suprotan zaključak.

U skladu sa članom 52. stav 1. KZ RS cijeneći sve olakšavajuće i otežavajuće okolnosti sud je od olakšavajućih okolnosti cijenio da optuženi nije ranije osuđivan, da je mlade životne dobi, lošeg imovnog

stanja, te izuzetno korektno držanje nakon počinjenog krivičnog djela i tokom krivičnog postupka, kao i značajan doprinos oštećene u saobraćajnoj nezgodi, dok od otežavajućih okolnosti sud na strani optuženog nije pronašao niti jednu otežavajuću okolnost.

Pri izboru vrste i visine krivičnopravne sankcije, sud je imao u vidu propisanu kaznu za krivično "Ugrožavanje javnog saobraćaja" iz člana 402. stav 5. u vezi sa stavom 3. Krivičnog zakonika Republike Srpske, te je shodno naprijed navedenim olakšavajućim i otežavajućim okolnostima, optuženom izrekao uslovnu osudu kojom mu se utvrđuje kazna zatvora u trajanju od 8 (osam) mjeseci i istovremeno određuje da se utvrđena kazna neće izvršiti ukoliko optuženi u roku od 2 (dvije) godine, po pravosnažnosti presude, ne učini novo krivično djelo. Sud smatra da je izrečena uslovna osuda adekvatna krivična sankcija, s obzirom na prirodu i težinu krivičnog djela, svih okolnosti pod kojima je djelo učinjeno, kao i ličnosti optuženog. Takođe, sud smatra da izrečena sankcija odgovara kako stepenu društvene opasnosti učinjenog djela, tako i stepenu krivične odgovornosti optuženog, te da se izricanjem navedene kazne postiže svrha sprečavanja vršenja krivičnih djela, kako s aspekta generalne, tako i s aspekta specijalne prevencije.

Na osnovu člana 108. stav 3. ZKP a RS, oštećeni se sa imovinsko pravnim zahtjevom upućuje na parnicu.

Na osnovu člana 99. stav 1. ZKP-a RS optuženi je dužan platiti sudu na ime paušala iznos od 150,00 KM i iznos na ime vještačenja nastalih u toku istrage iznos od 1.489,80 KM, u roku od 30 dana po pravosnažnosti presude.

ZAPISNIČAR
Branislava Adamović

PREDSJEDNIK VIJEĆA
Dalibor Kordić

PRAVNA POUKA: Protiv ove presude stranke mogu izjaviti žalbu Okružnom sudu u Banjoj Luci u roku od 15 dana od dana njenog prijema, koja se predaje putem ovog suda.