

SMRT PJEŠAKA U SAOBRAĆAJU: UBISTVO ILI NESRETAN SLUČAJ

prof. dr. Nebojša Bojanić

Pregledni naučni rad

SAŽETAK

Inspiracija za rad i problem koji se radom oslovljava: Problem stradanja pješaka kao učesnika u saobraćaju aktualizira se svaki put iznova kada dođe do katastrofalnih posljedica u uslovima gradske vožnje. To naročito dolazi do izražaja prilikom prelaska ulice pješaka na zeleno svjetlo, i njihovog stradanja od strane vozača koji nisu prilagodili svoju vožnju stanju i uslovima na cesti. Nije zapamćeno da je u našoj praksi ijedan vozač osuđen za ubistvo, već samo za krivična djela iz oblasti ugrožavanja javnog saobraćaja sa smrtnim posljedicama. Iz ugla kriminalistike pokušaćemo dati prijedlog za mogućnost kvalifikacije pojedinih krivičnih djela iz oblasti javnog saobraćaja kao krivičnih djela ubistva.

Cilj rada: Cilj rada je ukazati na mogućnost procesuiranja vozača za teže krivično djelo, odnosno za krivično djelo ubistva, utvrđivanjem uslova i stanja u kojim se dogodilo stanje pješaka.

Metodologija: Analiza sadržaja.

Ograničenja istraživanja (rada): Istraživanje će se fokusirati na događaje i situaciju u vezi sa bezbjednosti saobraćaja na području Kantona Sarajevo

Rezultati/generalni zaključak: Određene situacije stradanja pješaka, te stanje osoba koje su upravljale motornim vozilom mogu se kvalifikovati kao ubistva. Time bi se poostрила i kaznena politika prema počiniocima što bi kao mjera generalne prevencije uticalo na ostale građan i povećalo u određenoj mjeri osjećaj bezbjednosti.

Opravdanost istraživanja/rada: Ovakva analiza i istraživanje do sada nisu rađeni na području naše zemlje niti kantona. Manji broj teških stradanja pješaka izazvao je širu reakciju javnosti. Ipak, tužilaštvo i sudovi u Kantonu Sarajevo nisu dali kvalifikaciju ubistva takvim događajima.

Ključne riječi: pješak, ubistvo, stradanje, saobraćaj, zakon.

DEATH OF PEDESTRIAN IN TRAFFIC: MURDER OR AN ACCIDENT

ABSTRACT

Reason for writing and research problem(s): The problem of pedestrian fatalities as participant in traffic is actualized every time when catastrophic consequences happen in urban driving conditions. It is unknown in our practice, that any driver was convicted of murder, but only for criminal offenses of endangering public traffic with fatal

consequences. From the criminalistics point of view, we try to make a proposal for the possibility of qualification of certain criminal offenses in the field of public traffic as criminal act of murder.

Aims of the paper (scientific and/or social): The aim is to indicate the possibility of prosecuting the driver for a serious criminal offense, i.e. for criminal offense of murder, establishing the terms and conditions under which the state of pedestrian happened.

Methodology/ Design: Content Analysis

Research/ Paper limitation: The research will focus on events and the situation regarding traffic safety in Canton Sarajevo

Results/ Findings/ General Conclusion: Certain situations of pedestrian deaths, as well as the condition of the driver of motorized vehicle, can be qualified as murder. This would also aggravate the criminal policy towards perpetrators, which would, as a measure of general prevention, affect other citizens and to some extent increase the sense of security.

Research/ Paper Validity: Such analysis and research have not been done yet, in our country or cantons. Smaller number of severe pedestrian fatalities caused a broader public reaction. However, the Prosecutor's Office and the Cantonal Court in Sarajevo did not qualify such events as murder.

Keywords: pedestrian, murder, death, traffic, law

Uvod

U mirnodopskim uslovima saobraćajne nesreće odnose najviše života. Oko 1,25 miliona ljudi svake godine smrtno strada od posljedica saobraćajnih nesreća u svijetu, kako se navodi u izvještaju Svjetske zdravstvene organizacije (WHO, 2017). Dalje, saobraćajne nesreće su vodeći uzrok smrti svjetske populacije stanovništva u granicama od 15 do 29 godina života (WHO, 2017). Prema nekim podacima, u Bosni i Hercegovini prosječno godišnje u saobraćaju smrtno strada 380 lica (Bilajac, 2016). Porast broja stradalih u saobraćaju veže se za povećanje broja motornih vozila, njihovih tehničkih karakteristika sa sve većim brzinama, te nedovoljno kvalitetnih saobraćajnica i odgovarajućih preventivnih mjera (Zečević et al. 2004, s.265). Kako dalje navode Zečević i drugi (2004, s.265), od kvalitete saobraćajnica direktno zavisi i način stradanja u saobraćaju, a posebno odnos stradalih pješaka i stradalih osoba u motornom vozilu. Poseban problem predstavlja smrt pješaka. Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) u Bosni i Hercegovini stopa smrtnosti u saobraćajnim nesrećama je 17,7 na 100 000 stanovnika (WHO Statistical annex, 2017), što Bosnu i Hercegovinu stavlja u grupu zemalja sa srednjom stopom. Od svih smrtno stradalih, u saobraćajnim nesrećama na pješake se odnosi 16% svih smrtno stradalih, što je druga kategorija, ako se uzme da najviše stradaju vozači, 57%, dok su putnici na trećem mjestu stradanja sa 12% (WHO, Bosnia and Herzegovina 2017). Riječ je o

obliku smrti koje zahtijevaju posebnu obradu u smislu rasvjetljavanja kriminalističke trileme: ubistvo – samoubistvo – nesretn slučaj. Posmatrajući navedenu problematiku i kompleksan niz propisa, nameće se pitanje: Da li je nužno svaka smrt pješaka nesretn slučaj u saobraćaju? Nije poznato da li je sudska praksa u Bosni i Hercegovini osumnjičenom za smrt pješaka sudila za krivično djelo ubistva. Kvalifikovati jednu saobraćajnu nesreću nesrećom i krivičnim djelom protiv ugrožavanja javnog saobraćaja kvalifikovanog težom posljedicom djeluje kao šablonski i najlakše za pravosuđe. Teško je tužiocu, kao i sudijama, te sudskom vijeću da se odluči kvalifikovati smrt pješaka ubistvom. Sa druge strane postoje žrtve, odnosno porodice žrtava koje žele pravdu, jer je njihov gubitak nenadoknadiv. Sa treće strane su vozači počinioci ovih krivičnih djela. Mnogi nisu ni svjesni da je vozilo opasno sredstvo, neki su pod uticajem alkohola¹, opojnih sredstava, a neki su u potpunosti svjesni i voze iz obijesti. U statističkom, tj. vremenskom smislu, za saobraćajne nesreće vrijedi obilježje slučajnosti, ali one nastaju i pod uticajem nekih sasvim određenih činioca, te su zajedno sa svojim posljedicama uvijek rezultat djelovanja dvije osnovne veličine: izloženosti u saobraćaju i riziku ili stepenu opasnosti (Modly, Šuperina, Korajlić, 2014). Ipak, treba reći da je veliki broj saobraćajnih nesreća akcidentalnog karaktera, odnosno da krivična djela iz oblasti krivičnih djela protiv javnog saobraćaja imaju nehatni karaktera. Međutim, pojavljuje se jedan broj slučajeva usmrćenja pješaka koji zahtjeva posebnu pažnju u istrazi. U takvim prilikama na osnovu utvrđenih činjenica i okolnosti dvojbeno je da se govori samo o saobraćajnoj nesreći. Okolnosti, činjenice i prilike svakog krivičnog djela, pa tako i usmrćenja pješaka govore u prilog njegovoj kvalifikaciji. U tom smislu, porodice žrtava ne mogu biti zadovoljne kvalifikacijama krivičnih djela u pojedinim slučajevima, odmjeravanjem krivične sankcije, odnosno utvrđivanjem materijalne istine i na osnovu nje zadovoljenjem pravde. Smrt bilo koje osobe, je nenadoknadiv gubitak. Ništa i niko porodici ne može vratiti svoga bližnjega, člana porodice ili blisko lice nakon smrti. Ne postoji materijalno dobro koje to može nadoknaditi. Jedina satisfakcija, može biti samo pravična kvalifikacija i pravično odmjeravanje krivične sankcije za počinioca. Da bi pravda bila zadovoljena, svako krivično djelo treba posebno posmatrati.

Poslednjih godina na ulicama Sarajeva desio se niz saobraćajnih nesreća gdje su pod teškim okolnostima stradali pješaci. Slučaj Sanjina Sefića, i smrt dviju studentica, Selme Agić i Edite Malkoč na pješačkom prelazu u Sarajevu; slučaj Samira Rastodera i smrt Have Dovadžije na pješačkom prelazu; Edin Kaltak je vozilom usmratio Ismeta Ibrahimovića; Adnan Abazović je usmratio vozilom Erdina Dedića; Smrt Jelene Opričić koju je usmratio duboko na pločniku Kerim Mudželet; smrt Fikrete Selman, koju je svojim vozilom usmratio Armin Muratović, su samo neke od saobraćajnih nesreća sa smrtnim posljedicama po pješake koje su izazvale veliko interesovanje i gnjev javnosti, čija smrt nije kvalifikovana ubistvom, mada postoje elementi koji bi mogli biti razmatrani da se ti slučajevi kvalifikuju kao jedan od oblika ubistva. Riječ je iz kriminalističkog ugla o

¹ Alkohol je što direktno što indirektno involviran u oko 2.5 miliona smrtnih slučajeva godišnje u svijetu i predstavlja treći najveći faktor rizika od preurenjene smrti, invalidnost i gubitka zdravlja, te je njegova upotreba naročito pogubna za mlade (Bojanić, Deljković, Baričanin, 2014)

krvnim deliktima u širem smislu. Ovo su samo neke od nesreća gdje javnost pravi veliki pritisak, a prema podacima TV stanice N1, većina saobraćajnih nesreća nikada ne bude riješena (Bilajac, 2016).

Stav javnosti je da se traži najstrožije sankcionisanje vozača koji na bezobziran način skrivljaju smrt pješaka. Internet portali redovno prate tokove istraga i vrše pritisak na pravosuđe da se počiniocima izrekne pravedna kazna. Također, javnost je, ali i nauka u dilemi da li takvim vozačima treba suditi za ubistvo ili za teško krivično djelo protiv javnog saobraćaja. I profesor Budimlić, kao kriminolog je u intervjuu portalu DEPO, izjavio da ne treba suditi za ubistvo, ali da treba u okviru zakonskih mogućnosti i inkriminacija pravedno sankcionisati (Ručević 2017.) Stoga i svrha ovog rada je analizirati pravne propise koji obuhvataju problematiku adekvatne kvalifikacije krivičnog djela smrti pješaka u saobraćaju i pravednog kažnjavanja počinioca navedenog djela.

Rezultati

Normiranje saobraćajnih nesreća i značaj uloge učesnika u saobraćaju

Saobraćajne nesreće su negativne društvene pojave u pojedinim oblicima saobraćaja, te kako navode Modly, Šuperina i Korajlić (2008), odraz su i iskaz ugrožavanja bezbjednosne komponente saobraćaja. Obuzdavanje i upravljanje rastom, odnosno djelovanje na smanjenju rasta saobraćajnih nesreća proizveo je njihovo definisanje, te pojavu različitih, mahom sličnih definicija. Kako logično konstatuje Lipovac (2008) saobraćajne nesreće se mogu definisati dvojako, tj. sa normativnog i sa naučnog aspekta. Sa naučnog aspekta, prema Lipovcu (2008), saobraćajna nesreća je događaj na putu ili drugom mjestu otvorenom za saobraćaj ili koji je započet na takvom mjestu, u kome je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kome je jedno ili više lica povrijeđeno ili je nastala materijalna šteta. Ova definicija je na tragu Preporuke UN za definisanje saobraćajne nesreće iz 1956. godine koja markira ključna obilježja saobraćajne nesreće kao: mjesto saobraćajne nesreće, posljedice, učesnike i stanje učesnika saobraćajne nesreće u pokretu, te na osnovu njih gradi preporuku za određenje pojma gdje je saobraćajna nesreća, ustvari nesreća koja se dogodila na mjestu otvorenom za javni saobraćaj ili koja je započela na takvom mjestu u kojoj je jedno ili više lica poginulo ili povrijeđeno i u kojoj je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu (Lipovac, 2008). Što se tiče normativne definicije, ona je sadržana u Zakonu o osnovima bezbjednosti saobraćaja (ZoBS), te prema Bosanskohercegovačkom ZoBS-u glasi: Saobraćajna nesreća je nesreća na putu u kojoj je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojoj je jedno ili više lica poginulo ili povrijeđeno ili je izazvana materijalna šteta².

Bezobzirno i grubo kršenje saobraćajnih propisa zaključuje se uglavnom na osnovu težine i obima njihovog kršenja. Vječito je pitanje u praksi kada su u pitanju saobraćajne nesreće, da li je riječ o prekršaju ili o krivičnom djelu? Razgraničenje između krivičnog djela i prekršaja čini u modernim pravnim državama zakonodavac određujući koja dje-

² Zakon o osnovima bezbjednosti saobraćaja Bosne i Hercegovine, član 9., stav 56. (Službeni glasnik BiH, broj: 60/2006., 75/2006, 44/2007, 84/2009, 48/10 i 07/2017);

la su krivična djela, a koja pak prekršaji. Drugim riječima, zakonodavac određuje koje društvene vrijednosti će štiti krivičnim pravom, a koje prekršajnim pravom. Zbog različitih momenata svrhovitosti, kojih se drži zakonodavac u pojedinom momentu, moguće je da dođe do promjene u određivanju koje kažnjivo djelo je krivično djelo, a koje prekršaj (Aviani, 2013). Ako je došlo do povrede ili smrti jednog ili više lica, saobraćajna nesreća ima obilježje krivičnog djela, tj. može da povlači krivičnu odgovornost. Sa druge strane, ako nisu zabilježene tjelesne povrede ili smrtne posljedice, te ako je nastala materijalna šteta u visini do 5.000 KM, saobraćajna nesreća se tretira kao prekršaj.

Ako posmatramo čovjeka, bilo da je riječ o vozaču ili pješaku, u sklopu saobraćajnog sistema, može se zaključiti da čovjek utiče na ukupnu bezbjednost u saobraćaju, bilo kao samostalna komponenta, bilo kao kombinacija sa mehaničkim komponentama (Lindov, 2008). Kada dođe do saobraćajne nesreće, obično se analiziraju glavni i prateći uzroci. Uzrok mogu biti mehaničke komponente, kao što su vozilo, put i okolina, te čovjek kao biokomponenta ili biokomponenta u kombinaciji sa mehaničkim uzrokom (Lindov, 2008). Nalet vozila na pješaka svaki je kontakt motornog vozila koje je u kretanju s pješakovim tijelom. Prilikom utvrđivanja činjenica, gdje je vještačenje pored uviđaja jedna od osnovnih mjera prvog zahvata koje je neophodno sprovesti, kada je došlo do naleta vozila na pješaka, potrebno je utvrditi, radi objektivnog sagledavanja činjenica i kvalifikacije djela sljedeće (Zečević et al. 2004, s.266):

- Naletnu brzinu vozila na pješaka;
- Mjesto naleta vozila na pješaka na kolovozu;
- Način i brzinu kretanja pješaka u trenutku naleta vozila;

Teorija i praksa razlikuju tri načina naleta na pješaka: Čeonni nalet, bočno okrznuće i pregaženje, što je od značaja za kvalifikaciju djela. Čeonni nalet je najčešći i predstavlja direktni kontakt prednjeg, čeonog dijela vozila sa pješakovim tijelom, a sam nalet može biti potpuni i djelimični (Zečević et al. 2004, s.266).

Svaki učesnik u saobraćaju dužan je računati sa neočekivanim i nepropisnim postupcima drugih učesnika u saobraćaju i takvoj mogućnosti je dužan da prilagodi svoje ponašanje³. U Zakonu o osnovima bezbjednosti saobraćaja u BiH, riječ je o ključnoj odredbi za poštivanje propisa i sigurnu vožnju. Naime, radi se o zakonskoj kategoriji, koja nameće odgovornost na stranu vozača, i usmjerava ga na obavezu striktnog poštivanja saobraćajnih propisa, te na opreznost i budnost u zavisnosti od stanja puta, vremena i okoline. Nepredvidivi elementi koji utiču na način reagovanja vozača se obično ne mogu klasifikovati i oni su najopasniji za ukupnu bezbjednost saobraćaja (Lindov, 2008). Uticaj takvih „prepreka“, kako ih naziva Lindov (2008), ishodu reagovanja vozača preko vozla, je jedini element od koga zavisi bezbjednost u tim trenucima. Treba

³ Vozač je dužan da brzinu kretanja vozila prilagodi osobinama i stanju puta, vidljivosti, preglednosti, atmosferskim prilikama, stanju vozila i tereta, gustini saobraćaja, saobraćajnim znacima i drugim saobraćajnim uslovima, tako da vozilo može blagovremeno da zaustavi pred svakom preprekom koju pod navedenim uslovima može da predvidi. Odredba člana 43. Zakona o osnovima bezbjednosti saobraćaja Bosne i Hercegovine, (Službeni glasnik BiH, broj: 60/2006., 75/2006, 44/2007, 84/2009, 48/10 i 07/2017);

znati, da čovjeku vozaču iz okoline dolaze informacije kao što su: stanje puta, stanje vozila, uslovi vožnje, uslovi vidljivosti, meteo prilike itd. Sa druge strane, čovjek sa svojim psihofizičkim sposobnostima koje su individualne reaguje na opasnost kroz sljedeće sposobnosti: opažanje, shvatanje, rasuđivanje, odziv i reagovanje.

Također, vozač je dužan obratiti pažnju na pješake koji se nalaze na kolovozu ili stupaju na kolovoz, te da upravlja sa naročitom oprežnošću prilikom prilaska pješačkom prelazu i da smanji brzinu tako da bezbjedno može zaustaviti vozilo. Isto tako na dijelu puta posebnu pažnju treba da obrati na dijelove na kojim se kreću djeca⁴.

Prema načelu povjerenja u saobraćaju, učesnik koji postupa propisno ne treba da računa sa nepropisnim ponašanjem sudionika, sve dok se jasno ne može razabrati suprotno ili dok suprotno ne proizilazi iz iskustva (Babić, et al., 2005)

Krivična djela iz oblasti bezbjednosti javnog saobraćaja

U Federaciji Bosne i Hercegovine bezbjednost javnog saobraćaja (što je i objekat zaštite) štiti se paletom krivičnih djela „protiv sigurnosti javnog saobraćaja“ iz glave XXVIII. Odvijanje saobraćaja na putevima uslovljeno je pridržavanjem saobraćajnih propisa (ZoBS), te se odredbama iz Krivičnog zakona istovremeno štite život i tijelo, te imovina. Dispozicije krivičnih djela iz ove oblasti su uglavnom blanketnog karaktera. To znači da se ove odredbe dopunjavaju propisima nekog drugog zakona, uredbe ili kakvog pravnog akta. Ova krivična djela odnose se na nepridržavanje propisa iz oblasti javnog saobraćaja na putevima. Počinilac većine krivičnih djela može biti samo učesnik u saobraćaju. Međutim, primarni predmet rada je smrt pješaka. Prema odredbama Krivičnog zakona Federacije BiH, taj problem obuhvaćen je u inkriminacijama krivičnih djela *Ugrožavanja javnog saobraćaja* i *Teška krivična djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja*⁵.

U praksi se najčešće radnja krivičnog djela Ugrožavanja javnog saobraćaja sastoji u upravljanju motornim vozilom nedozvoljenom ili neprilagođenom brzinom, upravljanju vozilom pod uticajem alkohola ili droga, nepropisnom preticanju, nepoštivanju prava prvenstva prolaza pješaka na pješačkom prelazu ili u nepoštivanju prava prvenstva prolaza drugim učesnicima u saobraćaju, neobraćanju pažnje na pješaka koji se nalazi na kolovozu ili koji stupa na kolovoz, nepropisnoj vožnji unazad i dr. (Babić, et al., 2005).

Ugrožavanje javnog saobraćaja je delikt konkretnog ugrožavanja, a nepridržavanje saobraćajnih propisa predstavljalo bi radnju izvršenja kojom je doveden u opasnost život ljudi ili imovina [(predmet ovog grada je život ljudi) (Babić, et al., 2005)].

Krivično djelo može biti izvršeno samo prilikom odvijanja saobraćaja na putevima.

⁴ Odredba člana 28. Zakona o osnovima bezbjednosti saobraćaja Bosne i Hercegovine, (Službeni glasnik BiH, broj: 60/2006., 75/2006, 44/2007, 84/2009, 48/10 i 07/2017);

⁵ Član 332., član 336 stav 2. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14);

Pojam puta određen je saobraćajnim propisima (ZoBS)⁶. Dakle, krivično djelo se može učiniti kako na javnom putu, tako i na nekategorisanom putu, ali na kojem se vrši javni saobraćaj. Isto tako, moguće je da se djelo počini i na drugim površinama, koje nisu javne, gdje je saobraćaj regulisan saobraćajnim propisima, ali su zatvorenog tipa, kao i na površinama na kojima se pružaju različite usluge učesnicima u saobraćaju, ali ne i na površinama koje su dostupne samo individualno određenim vozilima (npr. kućno dvorište).

Počinitelj krivičnog djela može biti samo učesnik u saobraćaju. Osnovno krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja prema pravnoj teoriji može biti počinjeno samo eventualnim umišljajem (Babić, et al., 2005). Utvrđivanje oblika vinosti je i najosjetljiviji dio utvrđivanja elemenata krivične odgovornosti učesnika u saobraćaju i kvalifikacije krivičnog djela. U komentaru (Babić, et al., 2005), teoretičari navode da ukoliko učesnik u saobraćaju kršenjem saobraćajnih propisa hoće da povrijedi ili usmrti određenu osobu, tada se radi o nekom drugom krivičnom djelu, te u tom slučaju, kršenje saobraćajnih propisa samo predstavlja način preduzimanja radnje izvršenja, a motorno vozilo sredstvo izvršenja tog drugog krivičnog djela. To drugo krivično djelo može biti ubistvo. Posljedica ovog krivičnog djela je ugrožavanje, ako uslijed ugrožavanja nastupi smrt onda je djelo kvalifikovano težom posljedicom. Mišljenja smo da, umišljaj počinioca mora se cijeliti u odnosu na okolnosti, na posljedicu, na radnju i stanje počinioca. Isto tako, možda u trenutku vožnje, počinitelj nema namjeru lišiti života pješaka. Međutim, u jednom trenutku, iako vozač primjeti pješaka, izgubi kontakt sa stvarnošću i pomisli kako bi bilo da ga/ih „pokosi“, to i uradi. Kasnije, nakon malo promišljanja i uviđanja to je djelovalo suviše i nepoželjno u njegovom ponašanju. Riječ je o emocionalnim eksplozijama koje predstavljaju nervna preuzimanja. Preuzimanja se dešavaju u sekundi prije nego što je neokorteks, misleći mozak, dobio šansu da u potpunosti sagleda šta se dešava, a kamoli da odluči da li je to dobra odluka (Goleman, 2014). Oznaka takvog preuzimanja je da čim trenutak prođe, oni koji su bili tako opsjednuti, imaju osjećaj da nemaju pojma šta se desilo⁷. Može se konstatovati da je riječ o neprilagođenim osobama ili osobama sa nedostatkom empatije, tj. psihopatskim konstitucijama koje su u trenutku počinjenja krivičnog djela uračunljivi. S obzirom na navedene okolnosti može se zaključiti da u određenim prilikama počinitelj baš hoće navedenu posljedicu. Prema tome, posljedica se ne može samostalno posmatrati kod ovog krivičnog djela. Kod

⁶ Član 9. Stav 10. Zakona o osnovima bezbjednosti saobraćaja Bosne i Hercegovine, (Službeni glasnik BiH, broj: 60/2006., 75/2006, 44/2007, 84/2009, 48/10 i 07/2017);

⁷ Riječ je o procesu koji se dešava u dijelu mozga koji se zove amigdala i značajan je za emocionalnu inteligenciju. Osobe koje počine neku krivu radnju zbog djelovanja amigdale, nemaju osjećaj žalosti za žrtvom, već za materijalnim dijelom gubitka u toj situaciji. Stručnjaci to opisuju na sljedeći način (Goleman, 2014): Vizuelni signal prvo ide od mrežnjače do talamusa, gdje se prevodi na jezik mozga. Većina poruka zatim odlazi u vizuelni korteks, gdje se analiziraju i pripisuje im se značenje i odgovarajuća reakcija; ako je ta reakcija emocionalna, signal odlazi u amigdalnu da bi aktivirao emocionalne centre. Međutim, manji dio prvobitnog signala ide direktno od talamusa do amigdale u bržem prenosu, omogućivši brži (i manje precizni) odgovor. Zbog toga, amigdala može da izazove emocionalnu reakciju prije nego što su koritkarni centri u potpunosti razumjeli šta se dešava.

samo ovog krivičnog djela, njegovog osnovnog oblika, oblik vinosti je problematizovan u razgraničenju eventualnog umišljaja i svjesnog nehata. Prema Vodineću i drugima, (1986) učesnik u saobraćaju svjesno ne poštuje pravila saobraćaja iz odredaba ZoBS-a, ali se nehatno odnosi prema štetnim posljedicama čije nastupanje ne previđa, iako je bio dužan da to učini. Tu su dva psihička odnosa prema djelu: jedan je umišljajni, a drugi nehatni. Međutim, kako dalje nastavlja Vodineć (1986), ako vozač želi da ubije, onda je riječ o djelu protiv života i tijela. Ipak, ostaje onda pitanje, a šta ako nije želio da ubije, dakle, svjesno je pristao na radnju sa spoznajom da bi mogao neko da prelazi ulicu na pješačkom prelazu, ali je prihvatio radnju i mogućnost da bi uslijed njenog preduzimanja ipak mogao neko da strada odnosno da ga ubije? Da li onda prema Vodinećevoj logici upotreba bejzbol palice u tuči ili nekog sličnog podesnog sredstva predstavlja krivično djelo učestvovanja u tuči, ili prekršaj gdje se svjesno krši zakon o prekršajima protiv javnog reda i mira, a ne želi se nikoga ubiti, te smrt nastupi nehatno? Za sada nema spoznaja da je u takvim prilikama neko odgovarao samo za prekršaj sa težom posljedicom ili za učešće u tuči kvalifikovano težom posljedicom. Ipak, kako se navodi u Komentaru krivičnog zakona FBiH, zaključak o tome da li je u konkretnom slučaju počinitelj postupao sa eventualnim umišljajem ili svjesnim nehatom može se donijeti samo na osnovu okolnosti počinjenog djela. A koje su to okolnosti koje treba utvrditi? Vodineć je skicirao nekoliko okolnosti (Vodineć, 1986):

- Koji se realan događaj dogodio?
- Kada i pod kojim okolnostima?
- U čemu su se ispoljile štetne posljedice?
- U kojem je stanju bilo vozilo?
- Da li je i čime prekršen ZoBS?
- Koji su uzroci kršenja ZoBS-a?
- Koji su uzroci nastupjelih posljedica?
- Da li je postojala stvarna mogućnost da se spriječi nastupanje teških posljedica saobraćajne nesreće?
- U kojem obliku se ispoljila vinost, kako u odnosu na pravila ZoBS-a, tako i na posljedicu?
- Da li je posrijedi nehat počinio?
- Ličnost počinio?
- Da li je vozač bio u alkoholisanom stanju (ovdje treba dodati i da li je bio pod dejstvom i uticajem droga ili drugih omamljujućih sredstava)?
- Koje su otežavajuće, a koje olakšavajuće okolnosti?

Mora se dobiti odgovor na najbitnije pitanje: da li je vozač u najkonkretnijim uslovima mogao da spriječi nastupanje posljedice i da li je vozač mogao da zaustavi vozilo, te da li je uopšte pokušavao da zaustavi vozilo? Brzine i okolnosti vožnje su takvi, da vozač nije u stanju da primijeti pješaka, prolazi kroz crveno svjetlo, dva, tri, i više puta vozi brže nego što je propisano, te još ako je pod uticajem alkohola ili opojnih

sredstava ima sužen vidokrug i usporena druga osjetila, te ima smanjene sposobnosti opažanja, pa nije u stanju primijetiti uopšte pješaka, izvrši nalet i obori, usmrti pješaka, pobjegne sa lica mjesta, potrudi se da se vozilo sakrije, postane nedostupan organima gonjenja, tada okolnosti ne mogu biti samo okolnosti nesreće, odnosno nehata u odnosu na posljedicu.

Radi objektivnog utvrđivanja stanja, odnosno radi utvrđivanja materijalne istine, kao i radi utvrđivanja stanja i okolnosti koji su od značaja za utvrđivanje odgovornosti za krivično djelo i kako bi se pravilno djelo kvalifikovalo i odmjerila ispravna kazna neophodno je obratiti posebno pažnju na (Lipovac, 2008): (a) obradu mjesta događaja; (b) ispitivanje ponašanja sudionika; (c) organizaciju istraživanja; (d) ekspertize; (e) ostale radnje i okolnosti saobraćajnog delikta;

Osim objektivnih okolnosti koje se utvrđuju primarno radnjama dokazivanja, posebno treba obratiti pažnju na ispitivanje ponašanja sudionika, i to kroz (Lipovac, 2008): (a) temeljno pravilo: konvergiranje i provjera svih izvora saznanja o strukturi saobraćajne nesreće; (b) razmatranje kriminogeneze; (c) viktimgeneza; (d) ispitivanje sudionika saobraćajne nesreće – pribavljanje izjava osoba koje imaju svojstvo sudionika u užem i širem smislu;

Kvalifikovanje krivičnog djela podrazumijeva određivanje krivičnog djela i podvođenje određenog događaja, činjeničnog stanja pod odgovarajuću pravnu normu (Jovašević, 1998). To znači da se radnja, posljedica, objekat, način, sredstvo, vrijeme, mjesto izvršenja i druge okolnosti izvršenog krivičnog djela i ličnosti počinioca moraju podvesti pod određeni zakonski opis i dati im pravu pravnu sadržinu (Jovašević, 1998). Kvalifikovanje vrši sudsko vijeće na bazi svih činjenica i okolnosti čiji su izvori lični i materijalni dokazi u toku krivičnog postupka. Također, prema krivičnopravnoj teoriji postoji situacija kada se krivično djelo, osnovno djelo, kvalifikuje težom posljedicom. Kvalifikovanje krivičnog djela težom posljedicom karakteriše to, što ona pretpostavlja postojanje osnovnog krivičnog djela i pojavljuje se kao posebna kvalifikacija tog krivičnog djela. Isto tako, kako navode Srzentić, Stajić, Lazarević (1981), osim krivičnih djela kvalifikovanih težom posljedicom postoje i krivična djela kvalifikovana naročitom okolnošću, ali ta krivična djela mogu biti određena samo zakonom, ona se ne mogu konstruisati u sudskoj praksi. Dakle, krivična djela kvalifikovana težom posljedicom vežu se za pitanja vinosti. Prema navedenoj teoriji, propisano je bilo pravilo da se prema počiniocu može izreći propisana teža kazna samo ako je počinitelj u odnosu na težu posljedicu postupao iz nehata [(pozivajući se u teoriji na član 15. KZ ex SFRJ) (Srzentić, Stajić, Lazarević, 1981 s. 252)], a ako je teža posljedica nastupila iz slučaja, onda se propisana teža kazna nije mogla izreći. Kod odmjeravanja kazne, danas u BiH postoje opšta pravila odmjeravanja kazne. Riječ je o tome da su osnovni kriteriji pri odmjeravanju kazne granice propisane kazne, svrha kažnjavanja, olakšavajuće i otežavajuće okolnosti. Pri odmjeravanju kazne sud mora uzeti u obzor kaznu koja je propisana za počinjeno djelo. Kako se navodi u Komentaru krivičnih zakona u BiH (2005) sud, posmatrajući okolnosti, na prvo mjesto postavlja stepen krivične odgovornosti. Prema savremenom krivičnom pravu, kod odmjeravanja kazne značajan je element pravednosti, a pravedna je samo ona kazna koja ne prelazi granice krivice počinioca. Prilikom odmjeravanja kazne, sud

gleda i cijeni pobude iz kojih je djelo počinjeno, jačinu ugrožavanja i povrede zaštićenog dobra, okolnosti pod kojima je djelo počinjeno, raniji život i lične prilike počinioca, držanje počinioca nakon izvršenog krivičnog djela, kao i druge okolnosti koje se odnose na počinioca. Prema Dežmanu (2014), koristeći se Šeparovićevim mišljenjem za odmjeravanje kazne, koje se može dodati i za kvalifikovanje djela, bilo bi dobro uzeti bezobzirnost, koja kao pojam naglašava egoizam i agresivnost što se može više osjetiti nego dokazati jer to predstavlja više etički pojam. Dakle, prema navedenoj teoriji, odgovornost za težu posljedicu postoji ako je počinitelj prema težoj posljedici nastupao iz nehata, što navodi i Vodinić (1986) u odnosu na krivično djelo Ugrožavanja javnog saobraćaja kvalifikovano smrću jednog ili više lica.

Ovdje takođe treba dodati i stanje ili ulogu instituta *Actiones libera in causa*. Naime, ako se počinitelj nekog teškog krivičnog djela protiv javnog saobraćaja stavio u stanje u kome nije mogao shvatiti značaj svoga djela ili upravljati svojim postupcima, ako je bio svjestan ili je bio dužan i mogao biti svjestan da u takvom stanju može učiniti krivično djelo, onda je takva osoba krivično odgovorna. Naime, prema institutu *actiones libera in causa*, počinitelj iako je učinio krivično djelo u stanju neuračunljivosti, izvršenje tog djela je posljedica jedne prethodne radnje kojom je postupao sa umišljajem (Sržentić, Stajić, Lazarević, 1981 s. 225). Prema tome, vozač motornog vozila, prije upravljanja motornim vozilom svjestan je da u stanju pijanstva, opitosti ili opijenosti kakvim opojnim sredstvom može nepravilnom vožnjom izazvati saobraćajnu nesreću sa različitim posljedicama, te hoće i pristaje da dodje do takve saobraćajne nesreće, samim svojim opijanjem i sjedanjem za upravljač motornog vozila i pokreće isto, te tako dovodi u opasnost život ljudi ili imovinu većeg obima. Tada je takav vozač odgovoran umišljajno. Ali, ako vozač nije svjestan svojih posljedica i mogućnosti njihovog nastanka, ali je svojim ličnim svojstvima bio dužan i mogao biti svjestan te mogućnosti, u takvom stanju odgovara nehatno. Prema teoriji krivičnog prava, važno je da je za odgovornost bitno, da je lice ostvarilo uzrok posljedice i da je pritom ostvarilo posljedicu sa vinošću, te sebe upotrebljava kao sredstvo i tako mora biti krivično odgovorno.

Sticaj. Kada ne bi postojao sticaj, odnosno odredba odgovornosti za težu posljedicu, tada bi imali dva krivična djela. U ovom slučaju krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja i krivično djelo ubistva. Primjena odredbi odgovornosti za težu posljedicu isključuje postojanje sticaja, već samo postoji jedno krivično djelo, a koje je kvalifikovano težom posljedicom, u odnosu na koju se mora utvrditi nehat. Ukoliko bi postojao umišljaj i u odnosu na težu posljedicu postojala bi dva krivična djela u idealnom sticaju, a u nekim samo prividni sticaj zbog konsumiranja lakše posljedice težom posljedicom. Ako je osnovno krivično djelo počinjeno iz nehata, a nastupila teža posljedica, krivični zakon ne pravi razliku (Sržentić, Stajić, Lazarević, 1981 s. 253).

Krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja zbog omamljenosti

Ovo krivično djelo⁸ čini lice koja usljed omamljenosti upravlja motornim vozilom pod uticajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava, iako je zbog toga očito nesposobno za sigurnu vožnju i time ugrožava javni saobraćaj i dovodi u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg obima. Za postojanje ovog krivičnog djela potrebno je prvo utvrditi da je osoba u trenutku upravljanja motornog vozila bila pod uticajem alkohola ili drugih omamljujućih sredstava.

Teška krivična djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja

Krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja⁹ zbog omamljenosti odnosi se na radnje krivičnih djela ugrožavanja javnog saobraćaja¹⁰ i ugrožavanja javnog saobraćaja zbog omamljenosti¹¹, te predviđa sankciju u vidu zatvorske kazne ako je kao posljedica nastupila smrt jednog ili više lica u trajanju od najmanje godinu dana¹². Time je propisan kvalifikovani oblik krivičnog djela ugrožavanje javnog saobraćaja i ugrožavanje javnog saobraćaja usljed omamljenosti.

Prema komentaru Krivičnog zakona (pozivajući se na sudsku praksu Vrhovnog suda Hrvatske), ako bi počinitelj postupao sa umišljajem i u pogledu teških posljedica, tada nastaje sticaj između osnovnog krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja i odgovarajućeg krivičnog djela protiv života i tijela (Babić et al., 2005). Dakle, prema tome sud traži da je postojao umišljaj i prema djelu i prema posljedici. Sa druge strane, interesantno je mišljenje Engleskih teoretičara, koji bi svakako sudili u sticaju ovo krivično djelo sa krivičnim djelom ubistva, prema kojima pojam bezobzirnost predstavlja ekvivalent pojmu eventualnog umišljaja. Odgovornost bi postojala naime ako i kada je počinitelj krivičnog djela, svjestan rizika svoje radnje i mogućnosti nastanka zabranjene posljedice, te ne učini ništa da bi je spriječio. Ako do takve posljedice ne dođe, to je samo rezultat sretnih okolnosti (Smith, 1971). Naše je mišljenje da određena stanja ili okolnosti mogu da utiču na sticaj sa krivičnim djelom protiv života i tijela, i ako nije postojao umišljaj (na primjer, da je vozač bio u takvom stanju da nije primijetio ili da je bio svjestan svoje radnje, primijetio pješaka i nije preduzeo ništa da barem pokuša zaustaviti vozilo ili izbjegne tešku posljedicu).

Kao i kod svakog kvalifikovanog oblika, potrebno je postojanje uzročne veze između krivičnog djela i teže posljedice.

⁸ Član 333. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14);

⁹ Član 336. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14);

¹⁰ Član 332 stav 1 i 2. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14);

¹¹ Član 333., stav 1. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14);

¹² Člana 336. stav 2. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14);

Kazne i opšta pravila za odmjeravanje kazne

Sankcije za krivična djela protiv javnog saobraćaja su novčana i zatvorska kazna. Za krivično djelo ubistva to je zatvorska kazna. Kazne zatvora u Bosanskohercegovačkom krivičnom pravu ne mogu biti kraće od trideset dana niti duže od 20 godina. Riječ je o opštem minimumu i maksimumu zatvorske kazne. Za najteže oblike krivičnih djela izvršenih sa umišljajem izriče se kazna dugotrajnog zatvora u trajanju od dvadeset do četrdeset pet godina, ali uz ograničenje da to ne može biti jedina glavna kazna osuđeniku niti se može izreći osobi koja je u vrijeme izvršenja krivičnog djela napunila 21 godinu¹³.

Za kvalifikovane oblike teških krivičnih djela protiv javnog saobraćaja, u kojima je došlo do smrti jedne ili više osoba, može se izreći kazna zatvora u trajanju od najmanje godinu dana. To znači da se kazna kreće od posebnog minimuma od godinu dana do opšteg maksimuma u trajanju do 20 godina. Pogledajmo i krivično djelo ubistva, gdje posebni minimum za krivično djelo ubistva je pet godina kazne zatvora, a maksimalno se može izreći kazna zatvora u trajanju od 20 godina¹⁴. Međutim, interesatno je da se kao kvalifikovani oblik ubistva pojavljuje inkriminacija ubistvo pri bezobzirnom nasilničkom ponašanju i može da se izrekne kazna zatvora u trajanju najmanje deset godina¹⁵. Samim tim riječ je o težem krivičnom djelu u odnosu na krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja kvalifikovanog smrću jednog ili više lica kao težom posljedicom. Iako još nije u Bosanskohercegovačkom krivičnom zakonu sankcionisana vožnja iz objesti, evidentno je, imajući u vidu rješanja iz Hrvatske (na što će se poslije ukazati) da je riječ o nasilničkom ponašanju u saobraćaju. Tako bi se ova inkriminacija mogla razmatrati u kvalifikovanju krivičnog djela i u saobraćaju, s obzirom na svojstva počinioca i okolnosti pod kojim je djelo počinjeno. Međutim, ako je riječ o prouzročenju smrti iz nehata (ubistvo iz nehata), za takav oblik smrti izriče se kazna zatvora u granicama od jedne od pet godina zatvora. Dakle, u odnosu na ubistvo iz nehata, krivično djelo ugrožavanja javnog saobraćaja kvalifikovano smrću jednog ili više lica je teže krivično djelo.

Prilikom odmjeravanja kazne, postoje opšta pravila¹⁶, koja određuju kada i u kojim okolnostima se izriče kazna i kako se ona i na osnovu čega odmjerava. Također, treba istaći da se imaju uzeti kako olakšavajuće tako i otežavajuće okolnosti na strani osumnjičenog. Osobito se ima uzeti u obzir stepen krivične odgovornosti, pobude iz kojih je djelo počinjeno, jačina ugrožavanja ili povreda zaštićenog dobra, okolnosti pod kojima je djelo počinjeno, raniji život počinitelja, njegove lične prilike i njegovo ponašanje nakon počinjenog krivičnog djela, te druge okolnosti koje se odnose na osobu počinitelja.

¹³ Član 43. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14)

¹⁴ Član 166. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14)

¹⁵ Član 166. stav.2. tačka b)

¹⁶ Član 49. Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14)

Diskusija

Ako posmatramo odredbe Zakona o osnovima bezbjednosti saobraćaja, treba reći, da je normirano ponašanje svakog učesnika u saobraćaju. Naročito se to odnosi na vozače, koji su opštim klauzulama obavezni da budu oprezni i pridržavaju se kako saobraćajnih pravila, tako i prilagođavanju svoje vožnje stanju puta, vidljivosti, meteo uslovima i sl.

Posmatrajući odredbe Krivičnog zakona Federacije BiH koje se odnose na krivična djela protiv bezbjednosti javnog saobraćaja, može se konstatovati da su odredbe koje propisuju kažnjavanje za teška krivična djela protiv javnog saobraćaja dosta dobre i posebno su usmjerene na zaštitu života svih učesnika u saobraćaju. Predviđene kazne su visoke. Ako poredimo na primjer iste odredbe u krivičnom zakonu Hrvatske iz 2011¹⁷, te Krivičnom zakonu Srbije iz 2013¹⁸, dolazi se do podataka da je kazna za teško krivično djelo protiv javnog saobraćaja, ukoliko je jedno ili više lica izgubilo život znatno blaža u odnosu na Krivični zakon Federacije BiH. Stoga prema pisanjima portala i štampe primjećujemo intencije u Bosni i Hercegovini da u pojedinim prilikama za smrt pješaka vozač odgovara za ubistvo, dok se u Hrvatskoj javnost traži da se propišu teže kazne za ova krivična djela. Isto tako, javnost u Bosni i Hercegovini je nezadovoljna kaznenom politikom sudova prilikom izricanja kazni za predmetna krivična djela, jer smatra da su kazne za vozače koje sudovi izriču niske, te obično nakon dvije trećine izdržane zatvorske kazne dolazi do pomilovanja ili uslovnog otpusta. U odnosu na Federalni Krivični zakon, u Hrvatskoj je inkriminisana vožnja iz objesti¹⁹ gdje se inkriminiše kao krivično djelo vožnja pod dejstvom alkohola od 1,5 g/kg, ili vožnja pod dejstvom droge ili psihoaktivnih lijekova, potom vožnja u zabranjenom smjeru, preticanje na nepreglednom mjestu kolone vozila, kao i vožnja brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine, što izaziva opasnost za život ili tijelo ljudi. Riječ je o radnjama koje mogu biti okarakterisane kao nasilničko ponašanje u saobraćaju.

U odnosu na kvalifikaciju krivičnog djela, odbrani bi odgovaralo da se djelo ne kvalifikuje težom posljedicom, već ubistvom iz nehata, s obzirom da bi se u tom slučaju sudilo za sticaj krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja i ubistva iz nehata. Sa druge strane, zakonodavac je propisao da se i za osnovni oblik krivičnog djela ubistva i za težu posljedicu nastupanja smrti kod krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja izriče kazna zatvora maksimalno u trajanju od 20 godina. Međutim, za osnovni oblik krivičnog djela ubistva posebni minimum je kazna zatvora od 5 godina, a kod ugrožavanja javnog saobraćaja kvalifikovanog težom, tj. smrtnom posljedicom je 1 godina. Zbog toga je naš zakonodavac propisao opšta pravila za odmjerenje kazne koja je potrebno posebno uzeti u obzir prilikom njenog odmjerenja. Stoga je na organu

¹⁷ Član 227. Kazneni zakon Republike Hrvatske. (Narodne novine broj 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015)

¹⁸ Član 297. Krivični zakonik Republike Srbije (Službeni glasnik Republike Srbije br. 85/05 88/05, 107/05, 72/09, 111/09, 121/12, 104/13)

¹⁹ Član 226. Kazneni zakon Republike Hrvatske. (Narodne novine broj 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015)

krivičnog gonjenja da dokaže sve objektivne elemente koji sadrže opšta pravila za odmjerenje kazne, kako bi se donijela pravedna sudska odluka. Ako uzmemo razliku posebnog minimuma kod krivičnog djela ubistva i krivičnog djela ugrožavanja javnog saobraćaja kvalifikovanog smrću jednog ili više lica, onda je zakonodavac ostavio sudu da blaže kazni počinioca ovog drugog krivičnog djela, ako su okolnosti takve da mu se može izreći kazna od jedne do pet godina. To su okolnosti uslova otežane vidljivosti, pogreške drugih učesnika u saobraćaju, u potpunosti nesretnog slučaja i sl. Čini se da u praksi, odbrane svih počinilaca idu u smjeru da diskredituju žrtve, dokažu njihove pogreške, te tako minimiziraju sve moguće okolnosti opšte društvene opasnosti i značaja djela koje je počinio optuženi.

U pojedinim državama, nije rijedak slučaj da se počiniocu saobraćajne nesreće u kojoj je stradao jedan ili više pješaka sudi za krivično djelo ubistva. Sjedinjene Američke Države imaju jednu od najstrožijih kaznenih politika u saobraćaju, a visoke zatvorske kazne izriču se za vozače ubice. U SAD-u je čak izrečena i doživotna zatvorska kazna za ubistvo pješaka, i to u Californiji 2014. godine²⁰. U odnosu na SAD, blaže zatvorske kazne izricane su u proteklim godinama vozačima ubicama u Evropi (Džano, 2016).

Uzevši u obzir okolnosti, te imajući u vidu da je motorno vozilo opasno sredstvo, za koje je potrebno polagati poseban ispit i dobiti odgovarajuću dozvolu za upravljanje vozilom odgovarajuće kategorije u saobraćaju, prema saobraćajnim propisima, vozač je dužan da vozi prema propisima i u skladu sa kategorijom za koju ima dozvolu. Dakle, slično kao i za posjedovanje i nošenje oružja kao što je i ta kategorija ponašanja zakonski normirana, te posljedice upotrebe inkriminsane krivičnim zakonima, tako postoje propisi za nesmetano i sigurno odvijanje saobraćaja. Dakle, motorno vozilo je sredstvo izvršenja (*instrumentum sceleris*, što nam potvrđuju Modly, Popović i Mršić (2014). U tom slučaju, zadatak je na ovlaštenim službenim licima, i organu krivičnog gonjenja da ponudi odgovore na niz operativnih pitanja. Između ostaloga, vrlo bitno je u slučaju kvalifikacije, sa kriminalističkog aspekta utvrditi kakva je priroda i raspored povreda na tijelu žrtve i kakva su oštećenja obuće i odjeće, u kojem se položaju nalazilo tijelo u odnosu na vozilo, da li povrede upućuju na veliku brzinu kretanja vozila i eventualno koju? Prema Modlyju, Popoviću i Mršiću (2014) do amputacije dijelova ekstremiteta dolazi već kod udara vozila u pješaka pri brzini od 90Km/h. Zbog navedenog značajno je hitno postupanje i osiguranje prisustva stručnog lica sudskomedicinske struke na mjestu događaja, te iscrpno utvrđivanje svih relevantnih činjenica i odgovora na operativna i istražna pitanja²¹. S tim u vezi, kako navodi Korajlić (2012), od početka uviđaja pa do okončanja kriminalističke obrade, rukovodilac kriminalističke obrade mora ostvariti potpunu saradnju sa vještacom sudskomedicinske struke, kao i sa ostalim vještacima i kriminalističkim tehničarem, koji treba da bude član ekipe, koja radi na rasvjetljavanju konkretnog ubistva.

²⁰ Larry Lee Halverson je upravljao vozilom u alkoholisanom stanju, usmrtio pješaka, a zatim pobjegao. U obrazloženju presude navedeno je da je doživotna kazna izrečena i iz razloga što je Halverson ranije pravio teške saobraćajne prekršaje (Džano, 2016).

²¹ Odgovor na pitanje da li je posrijedi ubistvo, nesreća ili samoubistvo motornim vozilom, treba potražiti u nizu iskustvenih i praktičnih pitanja koje sintetizuje kriminalistička metodika, a koja prelazi potrebe ovog rada da se detaljno postave i obrade navedena pitanja.

Zaključak

U javnosti se često analiziraju efekti pojedinih, često represivanih mjera, kako bi se reflektovale na generalnu prevenciju. Često se komentarišu dostignuća pojedinih zemalja ili se iznose paušalni i neargumentovani podaci o uticaju pojedinih sankcija na počinioce saobraćajnih nesreća, a što je najvažnije kritički se odnose prema radikalnim potezima koji bi trebali uticati na bezbjednost saobraćaja. Nije rijedak slučaj da se bez analize problema i činjenica generalno počinioци krivičnih djela protiv javnog saobraćaja sa usmrćivanjem pješaka nazivaju ubicama, a ne razmišljajući da li je zaista posrijedi nesretan slučaj. Takva stajališta i analize dodatno zbunjuju javnost i stvaraju dojam da sve što se preduzima ide na štetu, a ne u korist učesnika u saobraćaju, sa jedne, te žrtve i njene porodice sa druge strane.

Mit je i zabluda da jedan faktor utiče na saobraćajnu nesreću. Samim time uključivanjem bilo kojeg lica u saobraćaj, po bilo kojem osnovu, zahtjeva na strani tog lica obavezno pridržavanje saobraćajnih propisa. U slučajevima saobraćajne nesreće sa smrtnim posljedicama, naročito kada su u pitanju pješaci, mora se tragati za svim faktorima koji su doprinijeli ili uzrokovali saobraćajnu nesreću. Riječ je o širokom dijapazonu okolnosti, koji direktno i indirektno utiču na slobodu i volju pojedinaca da preduzme činjenje ili propuštanje činjenjem obavezne radnje, koja proizvodi određenu, uglavnom štetnu posljedicu. Operativni odgovori na situacije koje se mogu zateći na mjestu događaja saobraćajne nesreće i prikupljanje informacija iz personalnih izvora dovode do tumačenja utvrđenih činjenica i iskaza osoba.

Okolnosti su te koje treba dokazivati radi kvalifikacije krivičnog djela, a ne samo psihičke i voluntarističke odnose prema djelu. Odsustvo empatije i svijest o učinjenoj štetnoj posljedicu, kao i radnje kojima se nakon izvršenog krivičnog djela uklanjaju dokazi predstavljaju okolnosti koje govore u prilog kvalifikacije djela. Počinilac time poručuje da je svjestan svoga djela, te svojim djelovanjem nakon nastupanja posljedice nesumnjivo želi da umanjí svoju odgovornost. Na primjer, ako je vozač pod dejstvom alkohola ili drugih opojnih supstanci skrivio krivično djelo, odnosno saobraćajnu nesreću, te pobjegao sa mjesta događaja, sakrio vozilo, imao pomagače koji će ga sakriti na tajnu lokaciju, te se u konačnici predati policiji nakon protoka izvjesnog vremena, nesumnjivo proističe da je imao namjeru da ukloni dokaze opitosti ili dejstva alkohola u svom organizmu, tj, kako bi omeo organ postupka da na vrijeme utvrdi stanje njegovog organizma u odnosu na navedene činioce. Sama ta okolnost predstavlja jaku indiciju ili čak posredni dokaz koje bi trebalo razmatrati i uzeti u obzir, te dokazivati, a što je značajno za kvalifikovanje djela. Posebnu pažnju treba obratiti na bijeg vozača sa lica mjesta. Zbog osjećaja odgovornosti dolazi do emocionalno-nagonskih reakcija. Bijegu su osobito skloni vozači koji su neodgovorni, asocijalni, egositi, razmaženi, osobe koje voze bez vozačkog ispita i sl. (Modly, Bojanić, 2005). Ukoliko je vozilo u ispravnom stanju, vozači u pravilu bježe s njim jer su svjesni da je ono izvor velikog broja identifikacionih podataka materijalne prirode. Što u odnosu na kvalifikaciju djela predstavlja značajne okolnosti.

Na kraju, treba zaključiti, da svaki slučaj treba posebno posmatrati, ne generalizovati.

Uzeti sve zakonom propisane okolnosti prije, za vrijeme i nakon izvršenog krivičnog djela, te na osnovu objektivnih činjenica izvršiti kvalifikaciju djela. Naše zakonodavstvo je dosta dobro uređeno, ali za unaprijeđenje potrebno je da sudovi ipak izriču strožije sankcije za teška krivična djela protiv javnog saobraćaja, te da zakonodavac novelira inkriminacije uvođenjem inkriminacije vožnja iz objesti, gdje će se iz prekršajne zone uvesti u krivičnu zonu određeni oblik ponašanja vozača na cesti.

LITERATURA

- Aviani, D. (2013). Prekršajno pravo. Split.
- Babić, M. et. al. (2005). Komentari komentari krivičnih/kaznenih zakona u Bosni i Hercegovini. Knjiga I. Sarajevo. Vijeće Evrope/Evropska komisija.
- Bojanić, N., Deljković, I., Baričanić, V. (2014). Alkohol kao uzrok saobraćajnih nesreća u Kantonu Sarajevo. Kriminalističke teme Vol. XIV, br. 3 – 4, p. 1 – 16.
- Dežman, Z. (2014). Kaznenopravna zaštita cestovnog prometa prema KZ Slovenije i KZ Hrvatske. Zagreb. Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu. Vol 21. Broj 1. p. 135 – 161.
- Goleman, D. (2014). Emocionalna inteligencija. Podgorica. Nova knjiga.
- Jovašević, D. (1998). Leksikon krivičnog prava. Beograd. Javno preduzeće Službeni list SRJ.
- Korajlić, N. (2012). Istraživanje krivičnih djela. Sarajevo. Pravni fakultet Univerziteta u Sarajevu.
- Lindov, O. (2008). Sigurnost u cestovnom saobraćaju. Sarajevo. Univerzitet u Sarajevu. Saobraćajni fakultet.
- Lipovac, K. (2008). Bezbednost saobraćaja. Javno preduzeće Službeni list SRJ. Beograd
- Modly, D., Bojanić, N. (2005). Postupak policije u slučajevima bijega vozača sa mjesta prometnog delikta. Kriminalističke teme Vol. IV, br. 1 – 2, p. 33 – 65.
- Modly, D., Šuperina, M., Korajlić, N. (2008). Kriminalistički rječnik. Zagreb. Strukovna udruga kriminalista.
- Modly, D., Popović, M., Mršić, G. (2014). Forenzika – osiguranje mjesta događaja. Zagreb. Hrvatska sveučilišna naklada.
- Smith, B. J., The Element of Chance in Criminal Liability, Criminal Law Review, br. 11/1971, str. 67.
- Srzentić, N., Stajić, A., Lazarević, Lj. (1981). Krivično pravo – opšti dio. Beograd. Savremena administracija.
- Vodinić, V. et al. (1986). Saobraćajna kriminalistika – metodika obrade saobraćajnih nesreća na putevima, vodi i vazduhu. Beograd. Savremena administracija.
- Zečević, D. et al. (2004). Sudska medicina i deontologija. Zagreb. Medicinska naklada.

- Kazneni zakon Republike Hrvatske. (Narodne novine broj 125/2011, 144/2012, 56/2015, 61/2015).
- Krivični Zakon Federacije BiH, (Službeni list Federacije BiH, 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, 59/14, 76/14).
- Krivični zakonik Republike Srbije (Službeni glasnik Republike Srbije br. 85/05 , 88/05, 107/05, 72/09, 111/09 , 121/12 , 104/13).
- Zakon o osnovima bezbjednosti saobraćaja Bosne i Hercegovine, član 9., stav 56. (Službeni glasnik BiH, broj: 60/2006., 75/2006, 44/2007, 84/2009, 48/10 i 07/2017).
- Bilajac, N. (2016). Ubice na cesti: veliki broj života ugašen zbog nemara vozača. N1, preuzeto 21. 08. 2017. sa: <http://ba.n1info.com/a83764/Vijesti/Vijesti/Ubice-na-cesti-Veliki-broj-zivota-ugasen-zbog-nemara-vozaca.html>
- Džano, A. (2016). Kako druge zemlje kažnjavaju vozače ubice, a kako dodatno štite pješake. Fokus. Preuzeto sa 24. 06. 2017. sa: <https://www.fokus.ba/vijesti/bih/kako-druge-zemlje-kaznjavaju-vozace-ubice-a-kako-dodatno-stite-pjesake/492851/>
- Ručević, M. (2017). Zakon pred dilemom: Da li je lice koje svjesno sjeda u vozilo i vozi suludom brzinom - ubica s predumišljajem?!. DEPO. Preuzet 24. 05. 2017. sa: <http://depo.ba/clanak/161301/zakon-pred-dilemom-da-li-je-lice-koje-svjesno-sjeda-u-vozilo-i-vozi-suludom-brzinom-ubica-s-predumisljajem>
- WHO (2017). Statistical annex, preuzeto 27. 08. 2017. sa http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Statistical_annex_GSRRS2015.pdf?ua=1
- WHO Bosnia and Herzegovina (2017). Road traffic injuris, preuzet 27. 08. 2017 sa: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/country_profiles/bosnia_and_herzegovina.pdf?ua=1

Podaci o autoru

prof. dr Nebojša Bojanić

Fakultet za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije Univerziteta u Sarajevu

nbojanic@fkn.unsa.ba