

## POJAM PROMETNOG DELIKTA

Berislav Pavišić  
Vrhovni sud Hrvatske

Stručni članak  
UDK: 343.9

### Sažetak

Prometni delikt je negativna društvena pojava koju je nužno suzbijati. Pretpostavka djelotvornosti svake akcije poduzete u tom smjeru je temeljito poznavanje bitnih značajki toga pojma. To zahtijeva prije svega jasno morfolojsko pojmovno određenje, kojega u ranijim istraživanjima prometne akcidentogeneze nije bilo.

U radu je izložena sustavno-strukturalna analiza pojma na razini općih, zajedničkih značajki. U izloženom smislu razmatran je klasni, vrsni pojam, njegova definicija, divizija i aplikacija. Bitne odrednice pojma prometnog delikta su ugrožavanje (sigurnosti) prometa, poseban ambijent i sustav prometa. Time je stvorena osnova za dalju klasifikaciju i specijalizaciju toga pojma i detaljniju analizu pojedinih tipova. Iz toga je moguće stvarati posebnu morfolojsku istraživanja pojedinih kategorija delikata (prometna kriminalistika) te istovremeno ta saznanja konvergirati s dosezima u drugim oblastima, prije svega u kaznenom pravu.

Ključne riječi (abecednim redom):

Dinamika prometnog delikta

Fizička struktura zločina

Kriminalistička morfolojska

Prometni delikt

Struktura prometnog delikta

Ugrožavanje sigurnosti prometa

Znanost o tehnicima zločina

## 1. PREDMET ISTRAŽIVANJA

### a) Polazna zapažanja

Prometni delikti su masovna, učincima krajnje negativna, trajno aktualna pojava.<sup>1</sup> Strukturalno u njima je složen splet uzroka, široka paleta posljedica, kod čega u fizikalnom smislu ključnu ulogu imaju snaga, brzina, pokret i energija. Pored svih nastojanja teško se uspijeva, na normativnom i organizacijskom području, ustanoviti optimalne sustave zaštite prometa. U središtu prometnog delikta je čovjek s nizom osobina koje se teško uklapaju u mehanički i mehanicistički sustav prometa.<sup>2</sup> U cjelini svojeg kompleksnog djelovanja čovjek predstavlja krivičku komponentu svekolikog bića prometa.

Kao sociološki fenomen, suvremeni promet je područje izražavanja različitih, proturječnih i ponekad isključivih interesa, a

ne tako rijetko predmet destruktivnih djelovanja koja se pojavljuju kao rezultat delinkventnih postupaka. Ta ponašanja u prometu čini nepregledan niz raznorodnih postupaka. Analiza njihove strukture zahtijeva brižljivu metodolojsku pripremu, kritički odabir pitanja i konvergiranje s rezultatima postignutim u doticajnim oblastima. Svojevremeni ekspanzivni rast prometa, praćen u domaćoj sredini visokom udjelom akcidenata u pojedinim njegovim vidovima potakao je brojna istraživanja koja se i pored stanovitih nedostataka, ipak bila učinkovita i ne bez određenih, pozitivnih, djelovanja na stvarne prilike.<sup>3</sup> Međutim, ti naponi nisu bili niti kontinuirani niti sustavno povezani, integrativni, tako da ih u nekim oblastima nije niti bilo, a tijekom razvoja u gotovo svima je došlo do zastoja. Prometna akcidentogeneza u domaćoj sredini (ali i u međunarodnim okvirima), nije temeljitije

istraživana, sintetički, integralno i globalno. Takav je pristup doduše primjenjen u samom začetku, ali je kasnije zabačen.<sup>4</sup> Jedna je od time uvjetovanih posljedica parcijalizacija i razjedinjenost dijela normi pretežnog dijela nacionalnih zakonodavstava, koje uređuju kazneni režim prometnih delikata. Te se norme stvaraju inercijom, podržavanjem tradicijskih modela, bez smelijih iskoraka, kako u odnosu na reduciranje tako i u odnosu na eventualno ekstenziranje okvira kaznenopravnih odredaba.<sup>5</sup> Sve se to i pored jasnih kriminalno-političkih opredjeljenja i očiglednih potreba za izmjenama legislativnog uređenja.

Tezaurus raznovrsnih istraživanja u oblasti prometne delinkvencije obuhvaća mnoštvo saznanja, stajališta i prijedloga. Dio toga je tijekom vremena iskorišten, dio prevladan ili jednostavno ostao nezamijećen.<sup>6</sup>

Nakon značajnijih promjena strukture suvremenog prometa u osvit stvaranja novog ustrojstva društvene strukture s povijesnim otklonom spram ranijih traganja, smatram nužnim reaktualizirati istraživanje središnjeg fenomena cjeline područja prometne delinkvencije - prometnog delikta. To bi, za razliku od ranijih nastojanja trebalo učiniti prije svega bitno drukčijim metodologijskim postupkom koji će biti izložen u nastavku pod 2a.

### **b) Formuliranje problema**

Prometni delikt je svojim značajkama negativna društvena pojava, takva koju društvena zajednica nužno mora suzbijati. Djelotvornost toga nastojanja zavisi od temeljita poznavanja pojave, njenih bitnih značajki i relacija spram drugih doticajnih pojava. Da bi prometni delikt bio spoznat u složenom biću svog totaliteta, potrebno je rasčlaniti njegove temeljne sadržaje, značajke koje su za njega bitne, a posebice takve koje su svojstvene pojedinim tipovima.

Takav pristup problemu jasno upućuje u kojoj znanstvenoj oblasti valja smjestiti to,

prirodom stvari, polazno razmatranje. Realitet svake pojave u sferi delinkventnog, posebice kriminalnog ponašanja, mora prije svega biti razmotren na razini individualnih fenomenologijskih, morfologijskih značajki. Dakako i precizno kriminografski ekspliciran. Ti uvjeti opredjeljuju sustavno smještanje predmetne analize u znanstvenu oblast kriminalističke morfologije.<sup>7</sup> U netom opisanom smislu prometni delikt je redosljedom prvi objekt znanstvenog područja prometne kriminalistike.<sup>8</sup> Taj pojam dobiva time odgovarajuće mjesto u drugim kaznenim znanostima, a zatim i u konkretnom zakonodavnom aktu, te u praksi. U konačnom rezultatu o cjelovitosti opsega saznanja i temeljitosti analize sadržaja bitnih značajki stvarne pojave prometnog delikta, ovisi djelotvornost sustava kaznenopravne zaštite, odnosno konkretne prilagođenosti sadržajnih sastojaka odredaba materijalno kaznenog zakonodavstva, prikladnosti postupovnih pravila, te donekle i odredaba o izvršenju kaznenih sankcija.

To je dakle polazna pretpostavka cjelovite, temeljite, definicije i divizije pojma prometnog delikta i ujedno bitna odrednica problema koji će biti razmotreni u daljem tekstu. Kod toga se nastoji, osim ishodišnog, sustavno-strukturalnog pristupa, istraživački napor postaviti na osnovama marketinške orijentacije (što kriminalistička morfologija mora pružiti, koje bi zadatke trebala ostvariti s obzirom na stvarne prilike i pojave), kao i utemeljiti osnovne marketing koncepcije (što konkretno nudi predmetna znanost, kakva saznanja, mjere, sredstva)?

## **2.FORMIRANJE I EKSPLO-RACIJA POJMA PROMETNOG DELIKTA**

### **a) Metodologijske naznake**

U uvodnom je dijelu teksta sasvim okvirno formuliran istraživački problem. Da bi njegova razrada bila plodonosna, bitno je postavljanje odgovarajuće, relevantne prov-

jerljive, eksplanatorno-prediktivne i jednostavne hipoteze. Tek se tada može pristupiti razmatranju definicije i divizije tematiziranog pojma.<sup>9</sup>

Prometni delikt je stvarna pojava. U njegovu pojmu kao vrsnom, klasnom, sjedinjenje su zajedničke i posebne značajke skupine nižih pojmova. Ta pojedina obilježja čine osnovu razlikovanja prometnih od ostalih vrsta delikata i upravo se njima izražavaju posebne razlike, svojstva i odnosi koji određuju uvrštenje stanovite konkretne pojave u navedenu skupinu. Zato ih je nužno detaljno razmotriti, pojedinačno i u njihovoj cjelini. Obilježja za koja se zauzme stajalište da predstavljaju bitne odrednice pojma prometnoga delikta moraju biti konkluzivno ili barem parcijalno provjerljiva.<sup>10</sup> To će biti posebno značajno za dalju primjenu, uporabu sastojaka pojma prometni delikt u kaznenom zakonodavstvu i praksi primjene tih normi, a s metodologijskog stajališta prije svega zato jer se radi o empirijskoj hipotezi. Stvaranje hipoteze o modelu prometnog delikta nužno u sebi uključuje eksplanatorno - prediktivni uvjet. Sastavljanje modela smjera generalizaciji, apstrakciji bitnih osobina niza realnih pojava koje čine klasu. Polaznan hipoteza kod toga mora, da bi u konkretnom slučaju bila uporabljiva, biti što jednostavnija i dakako, već u odnosu na smisao i razlog opstojnosti, bezuvjetno provjerljiva.

Definiendum za čijim se određenjem ide je prometni delikt. Njegov pojam određuju definiensi - bliži rodni pojam (ujedno kategorija) a to je delikt i posebno razlike koje se sastoje u: a) posebnom sadržaju i značajkama ponašanja počinitelja, b) posebnom ambijentu djela i c) u osobitim, zaštićenim vrijednostima protiv kojih je usmjereno deliktno ponašanje. Posebni sastojci prometnog delikta polazni su temelj određenja njegovoga pojma. Prva posebna odrednica je ljudsko ponašanje koje znači ugrožavanje sigurnosti prometa, a time se označava poseban sadržaj i prateća obilježja iznimno velikog broja raznovrsnih

ponašanja. Ambijentalna komponenta druga je bitna odrednica. Redoslijedom treća, bit je pravnog dobra, zaštićenog odnosa koja se zasad uvjetno može označiti kao sigurnost prometa, pod čime se ima u vidu širi smisao tog pojma koji uključuje poredak odnosa u prometu uređen pravnim propisima. Te najvažnije odrednice upućuju da je pojam prometnog delikta pojam realne pojave, svojim opsegom vrsni, klasni, pojam koji je istovremeno univerzalan, kvantificiran, prema oznakama koje ga određuju složen, a s obzirom na odnos superordiniran pojmovima: cestovni prometni delikt, pomorski prometni delikt, delikt unutarnje plividbe, zrakoplovni prometni delikt i željeznički prometni delikt. Doseg pojma obuhvaća iznimno mnoštvo konkretnih pojava.

#### b) Definicija pojma prometnog delikta

Ispitujući ranije metodologijske pretpostavke određenja pojma prometnog delikta ukazano je na sadržaj njegovih definiensa. Njih moramo uvrstiti u definiciju određene kakvoće i značajki. Definicija pojma prometnog delikta mora prije svega udovoljiti zahtjevu adekvatnosti, što u konkretnom slučaju znači da definiensi (radnja, ambijent i objekt zaštite), moraju imati isti opseg kao i njihov definiendum. Istovremeno, tri bitne oznake dostatne su za određenje razmatranog pojma. Time čine definiciju akuratom. Prometni delikt je negativna društvena pojava. Njegova definicija bi s obzirom na to trebala također biti takvom. Nužno je dakako da njene odrednice, definiensi, budu jasniji od definienduma. Pouzdan put do definicije pojma prometnog delikta je cjelina metoda analize, sinteze, apstrakcije, generalizacije i specijalizacije.

Sustavna analiza za koju je već rečeno da je najvažniji metodologijski pristup zahtijeva da se opisane odrednice promatraju kao složena, međusobno povezana cjelina, upravo kao sklop strukture prometnoga delikta.<sup>11</sup> Sastojci toga sklopa su: prostor, vrijeme, sredstvo, način izvršenja, subjekt te socijalna okolina i prirodni okoliš. Saznanje

o pojmu prometnog delikta bit će važna za cio niz posve konkretnih pitanja. Zato je vrlo značajna detaljna analiza pojedinih sastojaka razmatranoga pojma što će omogućiti uspostavu odnosa između pojma sklop prometnog delikta i pojma prometnog kaznenog djela, kao i među pojmovima situacije izvršenja prometnog delikta i zakonsko biće prometnog kaznenog djela. Takvo promatranje omogućuje dalju analizu prometnog delikta kao relacijskog pojma te povezivanje posebnog dijela kaznenog zakonodavstva i kriminalističke fenomenologije.<sup>12</sup>

Prostorni sklop čini podsustav koji na poseban način obilježuje svaki prometni delikt. Bitna značajka prometa je svladavanje prostora pa se onda logično značaj tog momenta izražava i u pojavi prometnog delikta. Temeljna razdioba prometnih delikata moguća je upravo na osnovi prostora u kojemu se odvija pojedini vid prometa. Tako se u globalnoj razini dobijaju temeljne skupine prometnih delikata u oblasti cestovnog i željezničkog prometa, pomorske, zračne i unutarnje plovidbe.<sup>13</sup>

Međutim, prostorna komponenta prometnog delikta ima stanovite, međusobno različite, posebne, značajke koje su povezane s pojedinim sastojcima njegove strukture. Tu treba prije svega istaknuti radnju izvršenja, zatim neke druge (prije svega suučesničke) radnje. Za radnju izvršenja prometnog delikta značajno je prije svega mjesto njena ostvarenja u smislu užeg geografskog prostora (ubi agitur), zatim njeno smještanje u širi geografski prostor.<sup>14</sup> S obzirom na tu odrednicu radnja izvršenja prometnog delikta može biti smještena u prometnom sredstvu, na prometnom putu, moguće je nadalje da je uslijedila u prostoru redovnog zadržavanja prometnog sredstva (parkiralište, luka, pristanište, željeznička stanica), a nije isključeno njeno ostvarenje izvan prostora u kojem se odvija konkretni prometni pothvat.

Smještanje u širi geografski prostor poglavito

je određeno prirodnim smještajem stanovitog dijela prometnog puta u kojem je uslijedila realizacija radnje. Tu se kao najtipičniji slučajevi javljaju prostori što se nalaze pod posebnim pravnim režimom (npr. otvoreno more, zračni prostor itd.).

Ubikacija radnje izvršenja osim na netom izloženoj osnovi geografskog prostora, moguća je i temeljem drugih kriterija. U sociologijskom smislu vrlo je značajna dioba na radnje izvršavanja ostvarene u prometnom sredstvu i izvan njega, na putu, objektu u prometu. Kad se taj moment poveže s funkcijom subjekta u prometnom pothvatu stvara se sadržajan i znakovit, kompleksni kriterij.<sup>15</sup> Prostorna komponenta radnje izvršenja nužno sadrži tehnologijski aspekt. On je od ključne važnosti za pojavu prometnog delikta. Pojedini sadržaji i oblici radnje izvršenja, povezani su naime s određenim prostorima što prije svega ovisi o mjestu određenog sudionika u konkretnom prometnom pothvatu.<sup>16</sup> Za radnju izvršenja itekako je bitna važnost određenog pravnog režima prostora u kojemu je ostvarena. Taj je moment posebice istaknut ondje gdje se radi o deliktu s elementom inozemnosti, a to upravo može biti povezano s odnosom mjesta izvršenja i ostalim sastojcima delikta.

Sadržaj koji je do sada istaknut mutatis mutandis vrijedi i u odnosu na posljedicu (ubi effectus extenditur) prometnog delikta. Time se uspostavljaju stvarni sadržaji ubikacije i lokalizacije prometnoga delikta kao prometnog kaznenog djela.<sup>17</sup>

Radnja izvršenja prometnog delikta može biti određena na različit način. U njenu je središtu uključena prostorna komponenta koja međutim u pojedinim odredbama kaznenoga zakonodavstva dobiva posebno značenje prostornoga modaliteta radnje.<sup>18</sup>

To se dakako odražava i na prostor kriminalističke fenomenologije gdje se o tom sastojku mora posebno voditi računa. Za prometni delikt kao stvarnu pojavu mjesto njegova izvršenja određuju stvarni elementi prostora u kojemu je počinitelj

poduzeo ili propustio poduzetu stanovitu radnju čiji je sadržaj određen konkretnim odredbama kaznenoga zakona, odnosno u kojemu su nastupile posljedice. Prostorna komponenta prometnog delikta je dakle prije svega povezana s radnjom izvršenja i posljedicom. Ondje gdje se predviđa poseban prostorni modalitet, sadržaj radnje je određen u još većem stupnju. Ta odrednica prometnog delikta u izloženom smislu izvire iz konkretnih značajki radnje i posljedice, te ispunjenja posebnih uvjeta ako su takvi kao prostorni modaliteti radnje predviđeni u strukturi kaznenoga zakona čija se obilježja ostvaruju dotičnim prometnim deliktom. U tom dijelu postoji očigledna podudarnost i tijesna povezanost između razmatrane kategorije kriminalističke fenomenologije i odgovorajućih sastojaka kaznenopravne odredbe.

Prostorna komponenta prometnog delikta značajna je međutim i šire od netom navedenog. Prometni delikt je morfologijski bitno obilježen posebnim tragovima.<sup>19</sup> To se ogleda tako što postoje stanovite veze između pojedinih tipova prometnog delikta i određenih skupina tragova. Dinamička koncepcija obrade prometnog delikta omogućuje, na općoj razini promatranja razvrstavanje tragova u skupinu takvih koji su svojstveni za prostor u kojem je uslijedilo ponašanje kojim započinje proces izvršenja, zatim u prostor u kojem se pojavljuju tragovi središnjeg stadija odvijanja događaja.<sup>20</sup> Konačno, tu su i tragovi u prostoru u kojem nastupaju posljedice.<sup>21</sup> Zajedničke, morfologijske značajke prostora tragova razvrstanih prema dinamičkom konceptu u iznimno heterogenoj strukturi prometnih delikta jedva da se, prema sadašnjim saznanjima, mogu jasno razabrati. To je zadatak daljih napora.<sup>22</sup>

Prostorni moment je u smislu izloženoga bitan i za tragove. Ta veza izražava se u još jednom smislu koji je za praksu itekako bitan. Riječ je o klasifikaciji tragova s obzirom na predmet na kojemu se trag nalazi. U tom se smislu mogu razlikovati tragovi na

počinitelju, žrtvi, sredstvu radnje, zatim na prometnom putu, i objektima uz njega, te na drugim objektima i u preostalom prostoru.

Sve što je do sada spomenuto slijedi zapravo iz jedne od temeljnih odrednice prometnoga delikta - posebnoga ambijenta. Načelno, može se uzeti da pojedina vrsta prometnoga delikta može uslijediti u određenom ambijentu. Od toga pravila postoje iznimke ali one su u pravilu posljedica opstojnosti posebnih sadržaja.<sup>23</sup>

Za razliku od toga, prostorna obilježja prirodnog ambijenta prometa a prije svega nosivog medija, bitno određuju morfologiju prometnih delikata. Tako se stvaraju morfologijski posebne i zajedničke figure prometnih delikta kod čega prostorne značajke imaju dominantnu ulogu.<sup>24</sup> Iz tih se svojstava mogu izvesti selektivni, jasni i pouzdani kriteriji razdiobe prometnih delikata, a da se ponekad za samu diobu bitno značenje prostorne komponente posve zanemaruje.

Prometni delikt pojavno se najčešće ostvaruje kao akcident. Nipošto nije isključeno da se on barem dijelom svojih sastojaka ispoljava i u ambijentu koji ne pripada užem prometnom okruženju. Te ekstenzije prostora prometnoga delikta osobito su često prateća pojava najtežih njegovih vidova - prometnih katastrofa. Opisana okolnost zahtijeva na razini znanstvene obrade i konkretne kriminalističke obrade razlikovanje užeg u širem prostora prometnog delikta. Uži je prostor u kojem se prometni delikt smješta u smislu odrednica kaznenoga prava. Prošireni smisao ide dalje od toga. Njime je obuhvaćen prostor s kojim je došao u doticaj bilo koji sastojak prometnog delikta ili njime izazvan učinak. U dinamičkom modelu promatranja prometnog delikta isto se tako kao kriterijski pojmovi pojavljuju: kočioni put, zaustavni put, situacije opasne blizine, križni kursevi, opasno približavanje itd.

Budući da je prometni delikt u smislu svega što je do sada izloženo vrlo složena pojava to je vremensko obilježje također iznimno

značajno. Izražava se nizom momenata.

Vremenska komponenta prometnoga delikta u kriminalističkom smislu može znatnije divergirati od istovjetnog pojma u kaznenom materijalnom pravu.<sup>25</sup> Polazište u traženju odgovora na jednu od temeljnih kriminalističkih pitanja (quando), jest razlaganje sadržaja dinamičkog i kronologijskog slijeda: ugrožavanje sigurnosti prometa. Uobičajen postupak izravnog traženja postupka koji se prepoznaje kao ugrožavanje nije, osim u najjednostavnijim slučajevima prihvatljiv. Nužan je metodologijski sustavan, temeljitiji, smjerani pristup.

Polazešte u razmatranju vremenske komponente prometnoga delikta mora biti u činjenici da se radi o događaju iz prošlosti koji je sadržajno takav da uključuje slijed pojava u kojima počinitelj određenim postupanjem izaziva stanovitu posljedicu. Vremenski podsustav prometnoga delikta ne započinje od radnje izvršenja, već naprotiv od prethodnog vremenskog stadija: vremena neposredno prije radnje izvršenja počinitelja koje je obilježeno s dvije značajke: a) opstojanošću i b) sigurnošću (stanjem zaštićenosti kojega se smatra redovnim) prometa. To je kriminalistički značajni početni vremenski moment kojega se bezuvjetno mora utvrditi. Prometni delikt ne može biti ostvaren ako prije postupka počinitelja koji predstavlja radnju izvršenja nije postojao promet i ako aktuelno stanje prometa nije bilo sigurno tj. stanje neugroženosti.<sup>26</sup> To dakako ne isključuje situaciju kumulativnih, koincidirajućih, konvergentnih, utjecaja s ponašanjem počinitelja. Taj problemski sklop odlučan je za kriminalističku diferencijalnu dijagnozu, ali nipošto ne u smislu da bi doveo u sumnju osnovanost polazišta koje je izloženo.

Vremenski ključni stadij prometnog delikta je vrijeme ugrožavanja (sigurnost prometa), tj. postupanje počinitelja u vremenskom odsječku od stadija stanja sigurnosti prometa (stadija neposredno prije izvršenja), do stadija nastupanja posljedice. Ta središnja faza znači stadij u kojem počin-

itelj ostvaruje takvu interakciju s okolinom u kojoj se njegov postupak izražava kao entropija sustava sigurnosti prometa i u kojemu se u prirodnom, fizikalnom smislu počinje ostvarivati uzročna veza.<sup>27</sup> Očito je riječ o vrlo složenom sklopu pitanja na koja se u površnim analizama uglavnom zaboravlja, koja su međutim kao bitna detaljno razmatrana u tehničkim, kinematskim istraživanjima dinamike prometnih akcidenata.<sup>28</sup>

Prometni delikt kao uostalom i svaka pojava ima vanjski vremenski slijed. On se ne mora automatski podudarati s unutarnjim, uzročno-posljedičnim odnosom. Uzročni odnos je naprotiv bitna, strukturalna veza između radnje i posljedice, to je djelovanje čovjeka u sklopu mehanizma izvršenja kaznenoga djela, antecedentno i nužno za nastupanje posljedice.<sup>29</sup> No, struktura prometnog delikta takva je da uključuje cio niz, u vremenskom smislu itekako značajnijih momenata, isječaka cjeline koji se, makar za potrebe istraživačkih nastojanja, moraju odvojeno ispitivati. Nakon momenata označenog ranije kao predstadija prometnoga delikta slijedi stadij radnje izvršenja tj. postupanja počinitelja koje je određeno činjenicama: a) da se radi o sudjelovanju u prometu ili drugom vidu interakcije s prometom, b) koje je protupropisno, c) po svojim fizičkim značajkama tako da izaziva učinke koji su predviđeni kao posljedica delikta i d) sadržajem i drugim potrepsčinama sukladno opisu radnje izvršenja određenoga kaznenog djela. Sastojci koju su navedeni upućuju da radnja prometnog delikta nužno uključuje vremensko trajanje, posebice vremenski raspon radnja - sredstvo objekta - posljedica. Za morfologijsku analizu prometnoga delikta značajni su postupci počinitelja u njegovu predstadiju dakako u mjeri u kojoj su povezani sa sadržajem kasnijeg zbivanja. Tu će u prvi plan doći cio niz vremenskih momenata kao primjerice početak i trajanje prometnog pothvata, vremenska dinamika, odnos vremena i puta, značajke razdoblja

godine, mjeseca, dana i dr. Iz toga se vremenskog razdoblja crpi veći broj kriterija koji služe kao osnova za ocjenu kasnijih postupaka počinitelja.

Stadij prometnoga delikta u kriminalističkom pogledu počinje početkom ostvarivanja radnje koja znači postupanje kojim se ostvaruju obilježja prometnog kaznenog djela. Ta radnja može biti isključivi ili u ranije opisanom smislu, konkurirajući uzrok posljedice, ali u svakom slučaju uzrok. U najužem, strogom smislu, središnji stadij prometnog delikta vremenski je razdoblje od prvog protupropisnog akta do nastupanja opasnosti za određeno zaštićeno dobro. Sustavno, to je dinamički slijed kauzalne (hipotetičke) relacije koji holizam prometnoga sustava razara entropijskom ulaznom veličinom - ponašanjem počinitelja kojim on izaziva opasnost. Vremenski je njegovo trajanje u pravilu iznimno kratko što je posljedica visoke kriminalne progresije. Vrijeme se i ovdje ukazuje kao vrlo važna komponenta u ocjeni prikladnosti postupaka počinitelja. U tom se smislu mogu istaknuti kriterijski vrijednosni pojmovi kao što su primjerice: prometna opasnost,<sup>30</sup> reakciono vrijeme,<sup>31</sup> moment opasne blizine,<sup>32</sup> vrijeme opasnog približavanja,<sup>33</sup> sekunda straha,<sup>34</sup> stanje zaslijepljenosti,<sup>35</sup> kočiono vrijeme.<sup>36</sup>

Središnja faza o kojoj je upravo riječ osnovica je utvrđivanja vremena izvršenja prometnoga kaznenoga djela. To joj svakako daje posebno značenje. Prometni delikt je nerijetko ostvaren na način da definitivne posljedice nastupaju nakon središnjeg stadija, dakle iza vremena konkretnog ugrožavanja. Taj, vremenski treći stadij, nastupanja konačnih posljedica ima također bitnu važnost. On može uslijediti i sa značajnijim vremenskim otklonom što je *questio facti*. Ovdje se okončava djelovanje pokrenuto postupkom počinitelja. Spomenuta tri razdoblja osim već opisanih značajki, bitno obilježuju i neki drugi momenti. Na prvom mjestu treba spomenuti tragove i njihovu distribuciju koja

je tipična za pojedine stadije i cjeline koje ih tvore. U gotovo svim je oblastima prometa donekle razrađena klasifikacija tragova na osnovu njihove povezanosti za pojedine dinamičke faze (to se sasvim precizno odnosi na prometbe akcidente, ali se analogno može primjeniti na prometne delikte.<sup>37</sup> Zbog različitosti tehnologijske i fizikalne strukture pojedinih vidova prometa, te nosivih i okolinskih medija, detaljnija razrada bitnih značajki spomenutih tragova izlazi izvan okvira predmetnoga razmatranja. Zajednička, važna njihova značajka je u tome da ti elementi vremenskoga sklopa tvore osnovu za kriminalističku fabulu delikta.<sup>38</sup> U raznim se istraživanjima vremenskom momentu posvećuje znatna pozornost. U pravilu, posebno se prati i analizira moment nastupanja akcidenta koji se konvergira s drugim vremenskim jedinicama.

Vrlo značajan morfolojski sklop tvore sredstva i način izvršenja prometnog delikta. Analiza tog sklopa trebala bi dati odgovor na temeljna kriminalistička pitanja kako i čime je prometni delikt izvršen? Time se dakle analizira operacionalni, tehnologijski aspekt zločina. To je kriterij koji opravdava naziv predmetne discipline kao znanosti o tehničkim zločinima.

Prometni delikt je nizom svojih sastojaka složena pojava. Za razmatranje instrumentalnih i uopće modalnih značajki radnje izvršenja, polazište je u okolnosti da je ona općenito određena kao ugrožavanje sigurnosti prometa. Njezin konkretni sadržaj ovisi o stvarnim značajkama postupanja počinitelja kao i o sastojcima zakonskog opisa kaznenog djela. Na takvim se polaznim osnovama može graditi analiza modus operandi sustava i u mjeri koja je primjenjiva za razmatranu kategoriju zločina, ispitivanje zločinačke perseveracije.<sup>39</sup> Obje kategorije uključuju kompleksne komponente o kojima je bilo riječi i ranije, te podsustave različite složenosti i razine.<sup>40</sup> Kriterij sredstava izvršenja kriminalistička analiza mora promatrati šire od sadržaja koje taj pojam ima u kaznenom pravu. Ovdje naime ulaze

sredstva radnje koja su predviđena kao sastojak bića zakonskog opisa ili su stvarno u toj funkciji upotrebljena (instrumenta sceleris), zatim predmet radnje na kojemu je njen sadržaj ostvaren. U taj pojam treba nadalje uvrstiti i predmet nastao ostvarenjem radnje (producta sceleris). Kao sredstvo radnje dolaze u prvom redu u obzir prometna sredstva, zatim objekti sigurnosti prometa, prometni uređaji, vlastito tijelo počinitelja i ostalo.

Sredstvo izvršenja u pravilu je izvorište potencijala opasnosti kojega počinitelj oslobađa inkriminiranom radnjom. To se posebice odnosi na prometna sredstva, njihove pogonske agregate koji u pojedinim vrstama prometa posjeduju iznimne potencijale razorne snage. Delikatna radnja može biti ostvarena na velikom, nepreglednom broju različitih predmeta. Počinitelj može djelovati na predmet radnje izravno, fizički (primjerice na upravljački mehanizam) ili neizravno (zapovijed podređenom članu posade, nalog subjekta koji vodi promet, akt subjekta koji djeluje na promet). Kriminalistička analiza mora nužno proširiti pojam predmeta radnje. To zahtijeva složena, višerazinska struktura prometnog delikta. Izvorno, predmet radnje je netom opisan sadržaj ali se ta kategorija pojavljuje i u izvedenom obliku. To je onaj materijalni predmet na kojemu nastupaju stvarne štetne posljedice (tijelo čovjeka, prometno sredstvo, objekt u ambijentu prometa, prirodni okoliš itd.).

Predmeti nastali izvršenjem prometnog delikta zbog njegove prirode negativne društvene pojave zapravo se odnose na negativni aspekt: ozljede, usmrćenja, oštećenja, uništenja, razaranja, zagađenja i dr. Vrlo često ih zakonski opisi uzimlju kao posljedicu (ili eventualno kao objektivni uvjet kažnjivosti).

Način izvršenja prometnoga delikta zahtijeva prije svega kategorijalnu diobu na radnje činjenja i nečinjenja. Takva dioba upućuje na povezanost pojedinog oblika radnje i specifičnih sadržaja posebice radnji u upravljanju prometnim sredstvom,

osiguranju protočnosti prometa, zaštiti sigurnosti prometa i dr. Te sadržaje vrlo rijetko nalazimo taksativno navedeno u zakonskom opisu djela. Češće je o toki u kojoj vrlo snažno dolazi do uspostavljanja veze prometnih i kaznenih propisa, a o načinu na koji se ta komunikacija ostvaruje bitno zavisi učinkovitost kaznenopravne zaštite. Sadržaj radnje izvršenja vrijednosno je negativan, suprotan propisanom načinu sudjelovanja u prometu. Sastoji se od mogućeg niza različitih postupanja među kojima se važnošću ističu upravljanje prometnim sredstvom drugih poslova u prometu, održavanje objekata te drugih vidova sudjelovanja u prometu.

Subjekt prometnog delikta uključuje prije svega počinitelja (is qui fecit) i žrtvu (qui passus est). U širem smislu subjekti su i sve druge osobe u stanovitom odnosu s djelom (supočinitelji, suučesnici, svjedoci i dr.). Počinitelji prometnoga delikta je osoba koja ostvaruje radnju izvršenja kako je ranije opisana. To je dakle bitna odrednica na temelju koje stanoviti subjekt dobiva svojstvo počinitelja i ujedno drugi sastojak binarnog podsustava počinitelj - radnja izvršenja. Taj relacijski podsustav ima objektivno-subjektivni značaj, uključuje središnji dinamički sadržaj i njegova pokretača. Postupanje počinitelja načinom i sredstvima u prostoru i vremenu, koje predstavlja ugrožavanje prometa biti će prometnim deliktom ukoliko je kaznenopravnog čina ili propusta.

Podsustav počinitelj - radnja izvršenja omogućuje iznimno selektivnu i sveobuhvatnu tipologiju počinitelja koju je moguće konvergirati s oblicima i sredstvima radnje izvršenja čime se dolazi do nadasve znakovitog a u statistikama često korištenog podatka.<sup>41</sup> Osim toga, taj dihotomni podsustav lako se pretvara u trihomoniju (počinitelj - radnja izvršenja - žrtva) u kojem slučaju novi podsustav ima značajke subjektivno objektivno - subjektivno, odnosno počinitelj - radnja izvršenja - posljedica, kod čega ovo potonje može imati i samo objektivno značenje.



Počinitelje prometnog delikta moguće je grupirati na osnovi skupnih obilježja (u primjerice funkcije u prometnom pothvatu: upravljači prometnog sredstva, osobe što nadziru promet, održavaju prometnice, signalne uređaje itd.). Takvo skupno obilježje sastoji se i u svojstvu počinitelja (profesionalni status, služba itd.) Pripadnost skupini određenoj na temelju posebnih kriterija (državlanski status), zatim na temelju značajki prometnog sredstva, vidu prometne aktivnosti (npr. sport i razonoda). Jednako značajna je dioba počinitelja na temelju individualnih obilježja, osobnih svojstava i dr.

Kriteriji koji se nalaze kao temelj diobe upućuju na značenje svojstva počinitelja za samu opstojnost, vrstu i težinu prometnog delikta. Štoviše, u pojedinim primjerima ta svojstva imaju konstitutivnu diferencijalnu važnost za opstojnost kaznenog djela (*delicta propria*), ili ustanovljuju kvalificiranu odnosno privilegiranu kaznenopravnu situaciju dotične osobe.

Počinitelj prometnog delikta većinom je tip individualnog izvršitelja koji postupa s nehatnim ili rijeđe umišljajnim oblikom krivnje. Sadržaj njegova postupanja je ugrožavanje sigurnosti prometa: a) izravnim sudjelovanjem u prometu (primjerice upravljanjem vozilom, vođenjem plovila, kretanjem po kolniku), b) posrednim činima i propustima koji svojim kauzalnim djelovanjem dovode do istovjetnih posljedica kao i izravno djelovanje (pogrešna obavijest kontrolora letenja) i c) djelovanjima na sigurnost prometa izvana, iz njegova vanjskog okružja. Unutar svakog od tih makrotipova počiniteljskog postupanja moguće su vrlo detaljne klasifikacije.<sup>42</sup> Njih slijede i odgovorajući modeli zakonskih opisâ.

Pluralitetni oblici počiniteljskog djelovanja stvaraju niz osobitih odnosa. U kaznenopravnom smislu radi se prije svega o paralelnom, nunom, konvergentnom suizvršiteljstvu, iako nisu isključeni niti drugi slučajevi pluraliteta subjekta jednoga djela. Dioništvo u užem smislu riječi u prostoru

pojava prometnih delikta je nešto manje aktualno.

elikta u najvećem je broju slučajeva sudionik prometa. Po svojoj pozicioniranosti u momentu nastupa opasnosti žrtva se može nalaziti u prometnom sredstvu u kojemu je i počinitelj, u drugom sredstvu prometa, na prometnom putu, u objektima uz prometni put i drugim objektima. Svojstvo sudionika prometa ipak nije nužan uvjet da se stanovita osoba pojavi u ulozi žrtve prometnoga delikta. Moguće je da se u toj ulozi pojavljuju i osobe koje nisu sudjelovale u prometu. Značajke koje su ranije spomenute u vezi s osobinama počinitelja mogu se dobrim dijelom primijeniti i na osobu koja sudjeluje kao žrtva.

Kriminalistički, iznimno je značajna morfologija stradanja žrtava u prometu, pa dakle i u prometnim akcidentima koji su posljedica prometnih delikata. Njeni pojavnici oblici su osnovica za izradu tipologije prometnih akcidenata a isto tako i podlogaza preventivne mjere.<sup>43</sup> Tu je dakako vrlo istaknut forenzički, trasološki i taktički značaj.

delikta je u izloženom smislu osoba izravno pogođena njegovim nastupanjem. Posredno, može se govoriti o žrtvi ako su prometnim deliktom pogođena dobra i interesi neke osobe, no to je prije svega imovinskopravni aspekt problema.

Prometni delikt je bitno obilježen posebnim ambijentom. Njega tvore dvije složene komponente: socijalna okolina i prirodni okoliš. Socijalna okolina prometnoga delikta složen je sklop većeg broja različitih sastojaka. Nju u pravilu čini uža ambijent prometnog sredstva čije su prostorne dimenzije u nekim primjerima znatne (oceanski brod), takve, da predstavljaju životni prostor za veći broj ljudi u trajnijem razdoblju. Naprotiv, u najznačajnijem području cestovnih prometnih delikata, ambijent prometnog sredstva predstavlja privremenu mikrosredinu relativno kratkotrajnog okupljanja ljudi.

Geografska izdvojenost i odvojenost od ostalog prostora, značajka je skupina ljudi u zrakoplovu, tek nešto manje izražena u od-

nosu na plovni objekt. U takvim se situacijama ukazuje vrlo značajnim djelovanje organizacijske strukture, hijerarhije. Te komponente su značajne i za druge vidove prometa, primjerice željeznički. U pravilu, to potječe dijelom i od zastupljenosti i značenja timskog vođenja prometnog sredstva i profesionalnog statusa sudionika. Za socijalnu komponentu prometnoga delikta vrlo je često značajna okolnost heterogene strukture. To samo po sebi uvećava opasnost, rizik, ali k tome čini i strukturu pojava složenijom. Razlike se utemeljuju na položaju u prometnom pothvatu, prostornom smještaju, svojstvima i nizu drugih značajki.

Suvremeni promet je nužno, egzistencijalno, povezan s tehnološkim momentom, što jako zaoštava cjelinu odnosa čovjek - stroj. Dinamika prometa se stalno uvećava, a sposobnosti ljudi su uglavnom ograničene. Kompenzacija tog nesklada nastoji se postići organizacijskim mjerama, uvođenjem informacijskih sustava, automatizacijom. Osnovni nesklad međutim ostaje kao vrlo značajan potencijalni izvor akcidenta, a time i okolnost koju mora uvažiti kriminalistička analiza.<sup>44</sup>

Prirodni okoliš inherentan je sastojak prometnog pothvata. Njegov je utjecaj posredstvom dosta spornog tzv. objektivnog čimbenika u ranom stadiju masovne pojave prometnih akcidenta. Prirodni ambijent svojim sadržajnim sastojcima prije svega utječe na strukturu pojedinih prometnih grana (konstrukciju prometnih sredstava, tehniku pogona, način svladavanja prostora), a time i na fizičke oblike dinamike prometnog delikta, njegove kinematičke elemente (fizičku strukturu djela). Taj moment nadalje određuje i konačne posljedice kao što su primjerice potonuća, iskliznuća i sl.

Prirodni ambijent aktualizira važnost interakcije sudionik - okoliš - prometni tok, što je posebno važno u zračnom i pomorskom prometu.<sup>45</sup>

Istovremeno, prirodni je okoliš u značajjoj mjeri objektom ugrožavanja i oštećivanja

upravo iz djelatnosti koju predstavljaju prometni delikti.

Prethodno izložene značajke određuju složenu morfološku strukturu prometnog delikta. Nju je ne samo moguće već i nužno konvergirati s etiološkom komponentom kao primarno kriminološkim pitanjem. To međutim prelazi okvire predmetnoga rada.

Za prometni delikt je iznimno značajan sadržaj objekta zaštite, pravnoga dobra koje se ugrožava ili povređuje nastupanjem razmatrane pojave. U prostoru kriminalističke morfologije taj moment ipak nema neposrednu važnost. To prije svega zato što se nalazi izvan zakonskog bića djela i posljedice što se u stvarnosti izražava posredstvom posljedica delikta (opasnost ili povreda).

S obzirom na tog, za spoznaju bitnoga sadržaja pojma prometni delikt i pripadnost stanovite pojave u razmatrani sklop, odlučna je ocjena da li ta pojava, konkretni događaj, znači destrukciju sustava sigurnosti prometa na razini opstojnosti konkretnog prometnog pothvata (stanovitog podsustava u nizu sličnih u prometu). Samo se u tom smislu sigurnost prometa kao opća odrednica prometnog delikta može prihvatiti i u oblasti kriminalističke fenomenologije.<sup>46</sup>

Sve što je izloženo držim da omogućuje definiranje pojma prometnog delikta sa stajališta kriminalističke morfologije.

Vodeći računa o ranije istaknutim temeljnim odrednicama razmatranoga pojma njegova definicija mora što jasnije, određenije, ali i što jednostavnije, izraziti bit toga pojma. Držim da na općoj razini sasvim zadovoljava definicija kojom će se općenito, skupno, označiti središnji sklop toga pojma, zatim sastojak pravne određenosti i konačno okolnost da se radi o pojmu stvarne pojave. Središnji sklop prometnog delikta je ugrožavanje sigurnosti prometa. Taj sadržaj mora biti predviđen kao kazneno djelo. To dostaje da se definira, vrsni, klasni pojam prometnoga delikta kao stvarne pojave kažnjivoga ugrožavanja sigurnosti prometa. U takvoj definiciji sastojak stvarne pojave

uključuje sve kriminalistički relevantne značajke o kojima je bilo riječi u prethodnom izlaganju, kao i ona o kojima se govori u nastavku. Sastojak kažnjivosti znači sukladnost opisu apstraktnih bića inkriminacija, a sastojak ugrožavanja sigurnosti izražava specifičnu, središnju, jezgrovnju komponentu i ujedno razliku spram drugih srodnih ponašanja.

Takav sadržaj očigledno je nužan kod promišljanja zakonskog uređenja organizacijskog ustrojstva represivnog sustava i uvođenja preventivnih mjera. O tome će biti riječi u daljem slijedu izlaganja pod 3.

### c) Podjela pojma prometnoga delikta

Osim sadržaja, funkcionalna uporaba pojma prometnoga delikta, je u njegovu opsegu. To je posebno značajno stoga što se radi o složenom negativnom pojmu. Analiza prometnoga delikta kao totum divisionisa je očigledno nužan i koristan dodatak njegovoj definiciji. Za svaku pa tako i razmatranu diviziju iznimno je važno stajalište na temelju kojega će ona biti sprovedena. U tom pogledu prometni delikt pruža iznimne mogućnosti pazeći dakako kod ostvarenja toga zadatka na adekvatnost, jedinstvenost i postupnost.

Podjela prometnih delikata je, uz uvjete koji su netom spomenuti, moguća na osnovi različitih kriterija. Možda najosnovnije značenje ima dioba na temelju kriterija nosivog medija u pojedinom vidu prometa. Na toj se osnovi prometni delikti dijele na one nastupile u zračnom, morskom, riječnom, jezerskom, kanalskom, željezničkom (uključivo i promet žičarom) i cestovnom prometu. Taj kriterij diobe moguće je kombinirati s kriterijem ambijenta prometa čime se dobija kodivizija za koju se općenito uzima da ima temeljno značenje. Riječ je o podjeli prometnih delikata u zračnom, cestovnom i vodenom prometu.

Prometno sredstvo je također vrlo prikladan osnova diobe. U tom smislu prometni delikti se mogu podijeliti na one u kojima je sudjelovalo željezničko prometno vozilo,

zrakoplov, plovni objekt, vozilo cestovnog prometa. Mogućnosti subdivizija u toj su diobi vrlo velike, posebice ondje gdje se struktura prometnih sredstava vrlo razlikuje kao primjerice u plovodbi i cestovnom prometu. Tako se poddiobe mogu sprovesti na temelju značajki prometnih sredstava (primjerice pogona: motorna vozila, zaprežna vozila, bicikli; zatim namjene: pspbna i teretna vozila; veličine: brodovi, čamci; konstruktivnih osobina, vrste pogona).

Prometni delikti su bitno obilježeni vrstom radnji. U tom se smislu temeljna dioba može izvršiti na delikte ostvarene u upravljanju prometnim sredstvom, zatim one u obavljanju poslova u prometu i prometne delikte proistekle iz sudjelovanja u prometu na drugi način. Iz te diobe moguće je dalje razlučiti podskupine tipova sadržaja radnji pa se tako primjerice deliktne radnje kod upravljanja prometnim sredstvom mogu razvrstati na (nepropisno) pretjecanje, mimoilaženje, skretanje, zaustavljanje itd.

Netom spomenuta dioba može se izložiti i paralelnom podjelom prema kriteriju sredstava radnji što u jednu cjelinu upravo u klasifikaciju, svrstava skup međusobno povezanih divizija, spaja kriterije prometnog sredstva, vrste radnje, medija i dr.

Na osnovi kriterija posljedice, prometni se delikti dijele na one u kojima je posljedica konkretna opasnost, zatim na one s materijalnom štetom, tjelesnim ozljedama i usmrćenjem. Posebnu kategoriju čine prometne katastrofe.<sup>47</sup>

Svojstvo sudionika prometnoga delikta je opće primjenjiva osnova diobe. Kod toga se razlikuju diobe na osnovi svojstava počinitelja i one koje se utemeljuju na svojstvima žrtve. Budući da je riječ o kriterijima koji su sami po sebi vrlo kompleksni, to se i zamislive diobe mogu realizirati s vrlo detaljnim diferenciranjem. Kao primjeri principa subdivizija mogu se navesti: profesionalna dužnost, funkcija u prometnom pothvatu, prostorni smještaj, hijerarhijsko mjesto, državljski status itd.

Prometni delikti se dalje dijele prema kriteriju vrste kaznenog djela čija obilježja ispunjuju. Temeljna dioba slijedi razlikovanje na najteža kaznena djela, srednje teška i laka, ili još češće na dihotomiju teška i laka.<sup>48</sup> Tu se može sprovesti i paralelna podjela po kriteriju vrste kaznenog postupka u kojemu se ti delikti raspravljaju.<sup>49</sup> Prostor o kojemu je upravo riječ, u pojedinim legislativnim sredinama omogućuje kvalitativnu diobu na kriminalne i nekriminalne delikte. U opisanom smislu subdivizija je moguća i na temelju kriterija sankcija.

Pregled najvažnijih kriterija podjele upućuje da je pojam prometnog delikta ne samo sadržajem već i opsegom vrlo složen. Ta okolnost, nema nikakve sumnje, zahtijeva daleko veću pozornost kod aplikacije toga pojma no što je tradicionalno prisutna kod njegove operacionalizacije u raznim sektorima zakonskog uređenja i prakse, kao i teoretskih razmatranja.

### 3) APLIKACIJA POJMA PROMETNOG DELIKTA

Preliminarna radna hipoteza inspirirana marketinškim pristupom utemeljene na sustavno-strukturalnoj analizi osvijetlila je pojam prometnog delikta. Njegove temeljne značajke, klasnog, vrsnog pojma, takvog koji je kvantificiran i superordiniran pojmovima pojedinih tipova prometnih delikata ukazuje na složenost strukturnih sastojaka i međusobnih veza. Sastojci i veze među njima, struktura pojma, određeni su prostorom, vremenom, sredstvom, načinom izvođenja, subjektom, socijalnom okolinom i prirodnim okolišem. Razmatranje pojma prometnog delikta koncentrirano oko navedenih momenata funkcionalno je usmjereno utvrđivanju morfologijskih značajki prometnoga delikta u cilju: a) prikupljanje saznanja nužnih za adaptaciju, specijalizaciju, kriminalističkih (tehničkih i taktičkih) metoda, b) utvrđivanje stvarnih sadržaja za optimalizaciju zakonskih opisa kaznenog djela i c) kao pomoć praktičnoj djelatnosti razjašnjavanja tih pojava.

Tijekom razmatranja provedena je zamjena teza u smislu dase kao temeljne odrednice prometnog delikta uzimlju: radnja, ambijent i zaštićeno dobro. Izlaganje je držim tu hipotezu verificiralo kao valjanu. To je prije svega dovelo do definicije pojma prometnoga delikta određene kakvoće a zatim do divizije istoga pojma čime su izvedene konsekvencije temeljnih stavova hipoteze. U tom bi smislu zadatak kriminalističke morfologijske obrade općeg sintetičkog pojma prometnog delikta bio riješen.

Međutim, cilj kojega predmetno istraživanje ima u vidu, je primjena dobivenog rješenja pojma prometnog delikta u doticajnim područjima.

Morfologijska analiza pojma prometnog delikta detalno eksplicira strukturu njegovih sastavnih dijelova. Time se odmah stvaraju pretpostavke za konvergiranje s prvim doticajnim, štoviše interferentnim pojmom prometnoga kaznenog djela ili prometnog zločina. Takvim bi se pojmom trebala kao masovnom društvenom pojavom u prvom redu baviti kriminologija. Kriminalistika fenomenologija za to ispitivanje mora pružiti sastojke produbljenog poznavanja strukture stvarnih pojava prometnih delikata, tehniku zločina. Aparatura kriminologijskoga istraživanja čak i onda kad koristi metodologiju ispitivanja pojedinog slučaja nije prilagođena razmatranju za prometne delikte vrlo bitnih tehničkih sastojaka. Za njihovo je razjašnjavanje važno sintetičko povezivanje znanja iz oblasti prirodnih znanosti, empirije s usko specijalističkim znanjima i operativnim znanjem prava.

Riječ je o kakvoćom drukčijem pristupu koji se međutim ukazuje iznimno korisnim za kriminologijsko izučavanje. Otuda je poznavanje strukture prometnog delikta u smislu kako je ona izložena u prethodnom tekstu nužan i logičan preduvjet i za djelotvornu kriminologijsku analizu. Okolnost da se i taj kriminologijski aspekt utemeljuje na znatnom broju podudarnih, pa i istovjetnih momenata (npr. svojstvo počinitelja), nipošto ne umanjuje značenje jedne ili druge

discipline niti dovodi u pitanje njihovu samostalnu opstojnost. Kriminologijska istraživanja prometnih delikata su brojna a rezultati značajni. Ipak, sami za sebe kao da su otpočeti od razine koja pretpostavlja prethodne spoznaje kojih uglavnom nije bilo, koje su zamijenjene pretpostavkama ili zabacivanjem prividno nebitnih "tehničkih" detalja. Baš tu se, u prostoru životnog ostvarenja prometnoga delikta iskazuje nedostatak saznanja o nizu detalja tehnike zločina koji su odlučni za njihovo izučavanje i suzbijanje. Kriminologijsko istraživanje kad se usmjeri na studij pojedinog slučaja može dakako značiti prerusavanje, miješanje, interferenciju s kriminalističkim ukoliko se, što će biti iznimna rijetkost, provede do tolikog stupnja konkretnosti o kakvom je bilo prethodno riječi kada ono bez obzira na denominaciju znači morfologijsku analizu. Ipak, kolikogod značenje takva istraživanja bilo odlučno prvenstvena je njegova važnost za kriminalističku tehniku i taktiku. Iako je sustavno istraživanje morfologije prometnih delikata, posebice sintetičke studije njihove cjeline dosta rijetko pojedina su pitanja silom nužde nametnute stvarnim pojavama itekako istražena. To posebice vrijedi za kriminalističku tehniku. U oblasti cestovnoga prometa vrlo je razvijen znanstveni i aplikativni traseologijski aparat. Ovdje je kinematika stvorila posve nove specifične metode. U toj grani prometa, u zračnoj plovidbi, pa i drugdje, u oblasti dinamike razvijene su nove metode i njihovi kriminalistički derivati. U području željezničkog prometa tradicionalno je prisutan interes za aspekt temeljitog proučavanja akcidenata.

Znatan broj tehničkih metoda upravo i potječe iz područja akcidentologije. U tom smislu pojedina saznanja zahtijevaju temeljitu kriminalističku preradu. Primjer za to su suvremene metode utvrđivanja pozicije broda, navigacijska znanost općenito, dok se u nekim drugim područjima kao primjerice u cestovnom prometu, pretežan broj metoda formirao kao hibridne kriminalističke preobrazbe.

Prometni delikt kao sintetički pojam ima stanovite zajedničke značajke. Istovremeno i velike bitne razlike. Posljedice toga su disperzija pojmova i propisa koje se izražavaju opstojnošću različitih koncepcija o prometnim kaznenim djelima, o samim stvarnim pojavama, istraživačkim metodama i sl. Osobitosti o kojima je upravo riječ uvjetuju u oblasti znanstvene kriminalistike specijalizaciju metoda i diferencijaciju pod-sustava usmjerenih istraživanju pojedinih vrsta promjenih delikata. Pojedini podsustavi su iznimno razvijeni bilo kao cjeline kriminalističkih metoda i aparature bilo kao cjeline akcidentologije. Primjer za prvu skupinu je prije svega cestovni promet.

Zapkržena cjelina materije kriminalističke taktike i tehnike koja se odnosi na cestovne prometne delikte izložena je primjerice u već više puta spomenutoj Saobračajnoj kriminalistici a pojedina su pitanja obrađena vrlo iscrpno posebice središnje područje rada na mjestu događaja. Tako u nizu zemalja cestovni prometni delikt biva prije svega predmetom kriminalističkog ispitivanja. Nešto rjeđe njemu se pristupa sa stajališta akcidentologije što znači da je opstojanost obilježja kaznenoga djela kao uvjet kaznene odgovornosti tek jedan od ciljeva istraživanja.

U oblasti kriminalistike cestovnih prometnih delikata morfologijski su aspekti donekle poznati. Njih su osvijetlila brojna ranije već spomenuta kriminologijska istraživanja, kao i faktičan rad na konkretnim predmetima.

U željezničkom prometu oblast ispitivanja prometnih delikata je u pravilu djelatnost izvedena. Smještena je u zavisnosti o značaju događaja u resorne okvire ili u prostor djelovanja organa općega istraživanja. Iako je polazišno koncipirana kao djelatnost razjašnjenja akcidenta ipak se vrlo snažno u njoj uočavaju momenti kriminalističkoga istraživanja.

U svim oblastima plovidbe (zračnoj, pomorskoj i unutarnoj) pojave o kojima je riječ ispituju se prije svega kao akcidenti. Kod toga je u oblasti zračne plovidbe pos-

tupanje unificirano i na međunarodnoj razini dok to za ostale vidove plovidbe nije slučaj. Da bi iz tih u pravnom pogledu posebnih upravnih postupaka mogao biti korišten, dobiveni saznanji materijal mora biti usklađen sa sastojcima bića prometnoga delikta. Za to je nužno prethodno poznavanje morfologijske strukture.

Prometni delikt je u smislu kako je ovdje razmotren središnja kategorija kriminalističke morfologije. Taj bi pojam nužno morao što izravnije korespondirati s nizom ustanova kaznenog i materijalnog prava. Taj zahtjev se prije svega postavlja spram ustanova posebnoga dijela kaznenoga prava: zakonskih bića kao skupa bitnih obilježja i zakonskoga opisa prometnoga kaznenoga djela, a zatim i sustavnih cjelina odgovarajućih skupina kaznenih djela. Kao složena cjelina strukturnih sastojaka prometni delikt je izvor konstruiranja zakonskoga bića i sastavljanja zakonskog opisa prometnih inkriminacija. Postoji očigledna korelacija između usklađenosti strukture prometnog delikta s obilježjima, sadržajem zakonskog opisa prometnog kaznenog djela i učinkovitosti, djelotvornosti kaznenopravne zaštite. Nju je relativno lako dokazati i jednostavnijim testiranjem prakde. Opsoletnost pojedinih zakonskih odredaba koja opstoji i pored očiglednih nedovoljnosti cjeline kaznenopravne zaštite pretežnim dijelom je uzrokovana upravo neskladom legislativna uređenja spram stvarnoga sadržaja prometne delinkvencije.

U složenom sindromu utjecaja koji djeluje u postupku stvaranja zakonskih opisa u primjeru legislativnih figura domaćeg i znatnog broja stranih sustava isuviše su malo zastupljena morfologijska znanja Ad absurdum - stručnjaci kaznenoga prava stvaraju modele inkriminacije za stvarne sadržaje pojava koje nedovoljno poznaju!

Prometni delikt, točnije pojam koji je ovdje razmatran složena je cjelina, vrsni klasni pojam. Ta, u više navrata istaknuta okolnost nameće potrebu testiranja opravdanosti okupljanja odgovarajućih inkriminacija u

legislativne cjeline ili naprotiv njihovo selekcioniranje, grupiranje u više skupina. Ništa manje nije značajno ni pitanje povezanosti odredaba kojima se predviđaju inkriminacije s odredbama koje uređuju sustav pojedinih grana prometa. To je samo jedan aspekt složenog pitanja modeliranja kaznenopravne zaštite na unutarnjem i međunarodnom planu. Legislativni okviri prometnoga delikta moraju biti takvi da uspostavljaju i održavaju tijesnu vezu s materijalnim prometnim odredbama. To tendira izdvajanju iz opće kodifikacije. Istovremeno bitno je da se to područje integrira u sustav kaznenog zakonodavstva što povlači posve suprotne tendencije. Dalji zadatak je stvaranje kataloga djela kod čega se kao vrlo važan zadatak postavlja opredjeljenje za inkriminacije ugrožavanja u užem smislu ili pak koncepcije kodifikacijskih jedinica kao inkriminacija protiv poretka odnosa u prometu što se ima u vidu i u prethodnom razmatranju.

Činjenica pluraliteta kaznenih djela sa svoje strane također aktualizira razmatranu relaciju. Zar je uopće moguće u bilo kojoj prilici kritičke analize reforme i revizije ignorirati stvarne značajke prethodnog razdoblja delinkventnih pojava? Baš to može biti itekako pouzdana vodilja klasificiranja stanovitih pojava u skupine određenih vrsta kaznenih djela. Struktura prometnoga delikta nipošto nije bez utjecaja i na područje normi postupovnog zakonodavstva. Opstojanost čak vrlo opsežnih autonomnih odredaba namijenjenih procesuiranju prometnih delikata nije rijetkost na međunarodnom i unutarnjem planu. Ona je uostalom svojevrsan normativni izraz kriminalističkih, metodologijskih sadržaja koji čine nužni instrumentarij razjašnjavanja tih pojava. Zbog toga i taj odnos nije manje relevantan od prethodnih, posebice i stoga što upravo prometna delinkvencija svojom pojavom unosi nove kvalitativno različite, ali visoke zahtjeve za tradicionalna saznanja sredstva i postojeće postupovne forme.

Lapidaran pregled aplikativnih aspekata raz-

matranog pojma na kraju se mora potkrijepiti onim što je istaknuto u uvodu, masovnošću i vrlo visokim stupnjem aktualnosti pojava. To je svakako argument koji opravdava trajan i postojan istraživački napor.

U kom smjeru bi trebala ići dalja istraživanja oblasti prometne delinkvencije? Odgovor na to pitanje mora početi od postojećih saznanja koja su itekako bogata u pojedinim oblastima, dok ih drugdje nema. U cijelom prostoru nedostaje opći sustavni pristup. Ovdje je obrađen njegov prirodnom stvari polazni fragment. Svjesno je odabran zahvat niska intenziteta posebice glede konvergiranja sa sadržajem kaznih propisa - htjelo se ograničiti pozornost na bitne opće, zajedničke morfologijske odrednice. Takve, na čiju opstojanost izravno ne utječu obilježja kaznenih odredaba i specifične značajke pojedinih tipova prometnih delikata. Stvoren je tako minimalni, zajednički sadržaj sklopa strukture općeg pojma prometnog delikta.

Dalji korak mora ići spram specijalizacije toga pojma, divizijom na pojedine tipove. U tom okviru trebalo bi izložiti temeljitu, detaljnu i produbljenu analizu strukture, tehniku, pojavnost stanovitih kategorija prometnoga delikta. Tu treba posebice iznijeti klasifikaciju, kretanje diobe, ali i obradu pojedinih specifičnih pitanja. Stoga treba inzistirati na detaljnoj morfologijskoj analizi koja mora ići do stupnja konkretnog u cilju identificiranja momenata koji zahtijevaju stvaranje pojedinih morfologijskih pravila. Ovdje je, u prethodnom izlaganju uzet pojam prometnog delikta u njegovu širem smislu pa i to zahtijeva kategorijalnu diobu na podvrstu delikta ugrožavanja u užem smislu, napada na sigurnost prometa izvan sabotažnih akata, fingiranih prometnih delikata itd. Ta pitanja međutim, bogata su specifičnostima povezanim s pojedinom vrstom prometa pa se i njih najprikladnije može istražiti u okviru pojedinih tipova prometnih delikata.

U razdoblju koje slijedi prometnu bi se kriminalistiku trebalo razvijati istovremeno

kao praksu primjene i znanstvenu disciplinu. Potonji zadatak u oblasti morfologije znači u prvom redu specijaliziranje sastojaka, njihov transfer u pojedine vidove prometa i zatim aplikaciju, stvaranje povezanih problemskih cjelina, gradnja strukture morfologijskih sustava određenih skupina delikata. Na toj, nižoj, razini konkretnosti od općenita pristupa koji je primijenjen u predmetnom, polaznom promatranju, moguće je kriminalistički detaljno razjasniti cio niz posebnih kategorija kod čega značajan problem čine tehnička pitanja. Dosljedno sprovođenje tako postavljenih ciljeva moralo bi dovesti do oblikovanja zaokruženih podsustava na čijim bi temeljima dalji napor doveo do ustrojavanja taktičkih i tehničkih metoda koje su nedvojbeno, krajnji cilj svega rada.

## BILJEŠKE

- 1 Prometni delikti čine dominantnu skupinu cjelokupne delinkvencije. U razdoblju od 1.1. 1978. do 1.1 1988. na području Hrvatske je bilo ukupno 53.108 procesuiranih krivičnih djela ugrožavanja javnog prometa na cestama u kojima nisu nastupile teške posljedice (Pavišić Berislav, Krivična djela ugrožavanja javnog prometa na cestama, Priručnik, Zagreb 2/90. str. 110). Usp. Krivična djela ugrožavanja javnog prometa na cestama - prilog Akciji minus deset posto, Vrhovni sud Hrvatske - Krivični odjel, Zagreb, 1989. Prema istom izvoru slijedi da ta skupina najlakših krivičnih djela čini ukupno 19,26 cjelokupnoga kriminaliteta koji je bio procesuiran u navedenom desetogodišnjem razdoblju.

Kretanje pojava cestovnih prometnih akcidenata pokazuju tabele koje sustavno objavljuje Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske. Ovdje se tek za ilustraciju navode samo neki podaci u 1989. (Bilten o sigurnosti o cestovnom prometu - ur. Ante Mažić). Stanje sigurnosti prometa na cestama vrlo je zabrinjavajući i ozbiljan je društveni problem. I

pored svih mjera koje poduzimaju nadležni društveni subjekti, uključujući i organe unutrašnjih poslova, pripadamo krugu zemalja sa najizraženijom ugroženošću ljudskih života i materijalnih vrijednosti. Porazna činjenica da nam je tijekom prošle godine na cestama dnevno ginulo 12 ljudi i da je dnevno bilo 167 teže ili lakše ozlijeđeno - mora nas krajnje zabrinuti i motivirati na još veće napore i poduzimanje svih potrebnih dodatnih mjera. Ako se ima u vidu da je među poginulima velik dio radno sposobnih osoba, da oko 1/4 ozlijeđenih ostaje s trajnim invaliditetom, kao i da neposredne materijalne štete odnose oko 1,4% nacionalnog dohotka godišnje, onda je jasno da stvarni gubitak za najbližu rodbinu poginulih i ozlijeđenih ljudi, društvenu zajednicu i međunarodni ugled zemlje nije moguće procijeniti.

Broj prometnih nezgoda i stradalih osoba i u 1987., 1988. i 1989. godini je povećan pa i u prvim mjesecima 1990. godine. To znači ne samo da stanje sigurnosti u cestovnom prometu ni u protekloj godini nije bilo zadovoljavajuće, već da se i dalje pogoršava te da društvena intervencija, uključujući i "Akciju minus 10%", još ne postiže odgovarajuće rezultate. Dakle, najsažetije rečeno, negativni trendovi u području sigurnosti cestovnog prometa u Hrvatskoj, prisutni već nekoliko godina, nastavljani su i u protekloj 1989. godini, usprkos pojačanoj aktivnosti organa unutrašnjih poslova pa i drugih subjekata u sklopu provođenja akcije "minus 10%". Pokazatelji o broju, uzrocima prometnih nezgoda i njihovim posljedicama, neumitno ukazuju da ni poduzete mjere u 1989. godini, premda je trend pogoršanja usporeniji nego ranijih godina, a u nekim se segmentima bilježi i stanovito poboljšanje, nisu dale očekivane zadovoljavajuće rezultate pa stoga niti rezultati akcije "minus 10%" nisu zadovoljavajući. Uzroci takvom stanju sigurnosti otprilike su jednaki uzrocima prethodnih godina, a posebno se ističe to što

regulativne ili normativne mjere nisu adekvatno pratile aktivnost organa unutrašnjih poslova ni društveno ekonomsko kretanje u zemlji (još uvijek npr. nisu doneseni svi provedbeni propisi na osnovu Zakona o osnovama sigurnosti prometa na cestama iz 1988. godine, propisani iznosi novčanih kazni daleko zaostaju za inflacijom, još uvijek nije utemeljena evidencija vozača ni prekršajna evidencija itd.), što je dovelo do izvjesne disproporcije između poduzimanih preventivnih i preventivno-represivnih mjera, akcije i inter-akcije, ali i do daljnjeg pogoršanja discipline u cestovnom prometu: još je učestalije bezobzirno kršenje elementarnih prometnih pravila i osnovnih načela ponašanja sudionika u prometu, upravljanje vozilima bez položenog vozačkog ispita, bježanje nakon izazvane nezgode, sudjelovanje u prometu pod utjecajem alkohola i slično.

Uz sve to, premda je starosna struktura registriranih vozila na motorni pogon i priključnih vozila u Hrvatskoj bila povoljnija nego 1988. godine, globalno gledajući i dalje je vrlo nepovoljna što uz opće poznato loše stanje cestovne mreže (osobito cestovne signalizacije), uveliko utječe na ukupno negativno stanje u ovoj oblasti.

Ka tome, usprkos intencijama za boljim i kvalitetnijim tehničkim opremanjem organa unutrašnjih poslova za obavljanje kontrole i reguliranje cestovnog prometa i izmjenama zakonske regulative, čime su u tom pravcu usmjerena nezanemariva sredstva od izrečenih kazni za prometne prekršaje, iako bolje, stanje se također nije značajnije popravilo tako da ukupno oprema i dalje uveliko zaostaje i u broju i u kvaliteti za stvarnim potrebama. Valja naglasiti težak materijalni položaj radnika unutrašnjih poslova (zaostajanje u osobnim dohocima, masa neriješenih stambenih problema neadekvatna valorizacija na društvenoj ljestvici itd.) dosta utječe na



motivaciju, kvalitetu i kvantitetu rada dijelova ovih radnika u njihovoj nadasve humanoj aktivnosti u sprečavanju i suzbijanju društveno štetnih pojava u cestovnom prometu i reguliranju prometnih tokova.

Na povećani broj prometnih nezgoda, iako ne i bitno, utjecalo je i povećanje intenziteta prometa, osobito u turističkoj sezoni.

Tijekom 1989. godine u Hrvatskoj su organi unutrašnjih poslova evidentirali 66.894 prometne nezgode od toga 13.888 ili 20,8% s nastradalim osobama (s poginulim 1.141 ili 1,7% i ozlijeđenima 12.747 ili 19,1%) i 53.006 samo s materijalnom štetom."

Statistike Hrvatskoga željezničkog poduzeća - Službe unutarnje kontrole - pokazuju da je i u tom vidu prometa broj akcidenata i te kako značajan.

Pomorska je plovidba također bremenita akcidentima. O tome svjedoče podaci objavljeni u Lloyd's Casualty Return 1990. (vidjeti tablice 1,2,3,4. i 5. u prilogu). Indikativne podatke za prilike u domaćoj sredini pruža istraživački projekt Istraživanje uzroka, učestalosti i posljedica pomorskih šteta u trgovačkoj mornarici u SFRJ, Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj Rijeka, 1985. i 1990., koje se odnose na štete brodova iznad 5000 BRT, ili s instaliranom snagom stroja iznad 750 KW. Iz ukupno prikupljenog uzorka od 198 pomorskih šteta detaljnom je analizom izveden cioniz indikativnih zaključaka. Na žalost (opet) nije utvršten aspekt kaznenopravne odgovornosti, već su i tako autoritativni stručnjaci ostali na površnom katalogiziranju nesretnoga eufemizma "ljudski faktor".

Aktualnost pomorskih akcidenata je nesumljiva. Tragičnim razmjerima posljedica to najbolje pokazuju incidenti u sidrištu luke Genova (požar na tankeru "Haven") i na moru ispred Livorna (sudar tankera "Moby Prince" i tankera "Agi Ab-

bruzzo") koji se uslijedili iste noći, 10/11. travnja 1991. godine.

Prema podacima OACI-ADREP, 1986. godine u međunarodnoj zračnoj plovidbi uslijedio je znatan broj nesreća. Tabele koje slijede odnose se samo na nesreće aviona. (vidjeti tablice 6. i 7.).

- 2 Čovjek u prometu se uobičajeno uključuje u analitičku sintagmu "subjektivni faktor", "ljudski faktor". Sudionik prometa nesumnjivo ima, izravno ili neizravno dominantnu ulogu u sustavu sigurnosti prometa. To je vrlo jasno izraženo u mnogim radovima. V. npr. Sigurnost u saobraćaju, Zagreb, 1962, str. 363 i dalje. Recentne radove na tu temu spominju (za cestovni promet) Šeparović, Zvonimir, Prometna delinkvencija i društvena samozaštita, Zagreb, 1981, str. 14 i dalje; Vasiljević, Vladan, Radovanović, Dobrivoje, Saobraćajni prestupnici, Beograd, str. 137.

Multidisciplinarni pristup čimbeniku sudionika plovidbe ostvaren je Savjetovanjem o uvjetima života i rada pomoraca: Čovjek na brodu, Rijeka, 1988 (u organizaciji Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj i Pedagoškog fakulteta u Rijeci). U ranijem je razdoblju mnogo pozornosti bilo posvećeno psihologijskim i medicinskim aspektima sudjelovanja u prometu (psihomedicina prometa). Ponekad se u isticanju tih momenata kao akcidentogenih čimbenika pretjeruje.

- 3 Prvo sustavno, kriminologijsko i kaznenopravno istraživanje čiji su rezultati objavljeni u brošuri Saobraćajna nedisciplina, Zagreb, 1963 (A. Makra, F. Telen-ta, S. Tatarac) nedvojbeno su utjecali na profiliranje zakonskoga uređenja. Radovi koji su slijedili na profiliranje zakonskoga uređenja. Radovi koji su slijedili iza toga (spominjem najpoznatije ii često citirane: Makra, Andrija, Ugrožavanje sigurnosti cestovnog saobraćaja, Zagreb, 1967; Šeparović, Zvonimir, Sigurnost i odgovornost u saobraćaju, zatim članci

većeg broja drugih pisaca), očito nisu usprkos okolnosti da su uglavnom slijedili trendove u razvijenijim sredinama, učinkovitije djelovali na sadržaj zakonskoga uređenja (usp. Vasilijević, Vladan, Bezbednost saobraćaja, Beograd, 1980, str. 343 i dalje). Tako se skepsa koju je Klajn (Krivična odgovornost i saobraćajne nesreće na drumovima, Beograd, 1967, str. 67 i dalje) izrazio u početnoj fazi prometnoga razvoja i obistinile.

Prilike u znanosti bivše SFRJ tijekom cijelog dosadašnjeg razvoja bile su bitno obilježene praktički potpunim nedostatkom interesa znanstvenika za prilike u oblastima pomorske, unutarnje i zračne plovidbe, kao i željezničkog prometa. V. Pavišić, Berislav, Istraživanje krivičnih djela u plovidbi, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 22/1984, str. 517. Takvo je stanje nužno rezultiralo brojnim improvizacijama u zakonskoj regulativi - usp. Pavišić, Berislav, Pojam krivičnog djela u plovidbi u jugoslavenskom zakonodavstvu, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 23/1985, str. 579.

Bitna, pozitivna novost je objavljivanje kolektivnog djela Saobraćajna kriminalistika, 1986. godine (redaktor Vladimir Vodinelić, ujedno i autor djela o cestovnim deliktima). Takvih je sintetičkih radova vrlo malo i u mnogo razvijenijim sredinama.

- 4 Oskudnost izvora u primjerice zračnoj plovidbi (Zlatarić, Bogdan, Otmice zrakoplova, Zagreb, 1974. i još nekoliko drugih, u tom djelu citiranih tekstova) svjedoči o tome da su stvarne prilike - intenzivan pritisak cestovnih prometnih delikata - bile ključni momenat opredjeljenja za obradu brojnih pitanja. Posve profesionalizirana i resorno prilično zatvorena željeznica, još ni danas nema odgovarajućih istraživanja, što je posve suprotno, brojnim aktualnim problemima. Za stanje u plovidbi v. Pavišić, Berislav, Osnovni problemi

kriminalistike nezgoda u plovidbi, Pomorski zbornik Rijeka, br. 20/1982, str. 365. Nisu li tu temeljni razlozi za: neskladne zakonske opise, praznine u materijalnom i postupovnom zrakoplovstvu, neprikladne sankcije i potpunu odsutnost pojedinih inkriminacija u praksi?.

- 5 Poredba korpusa Krivičnih djela protiv sigurnosti javnog prometa (Glava XV KZH) i primjerice sadržaja Glave XVII Krivičnog zakonika iz 1929. godine (Krivična djela protiv sigurnosti javnog saobraćaja za ljude imovinu i vijesti) nipošto ne bi mogla rezultirati povoljnijom ocjenom pozitivnog uređenja barem kad je riječ o cjelovitosti, strukturi zakonskih opisa i opravdanosti stanovitih figura (čl. 164 KZH). Kad se k tome dodaju flagrantni nedostaci (kazna u čl. 168. st. 1 KZH) odnos kazni predviđenih u čl. 167. spram kazni u pojedinim oblicima čl. 163 KZH, tada doista općenito značajke pozitivnog uređenja nisu osobite razine.
- 6 To je, barem do sada slučaj i s posljednjim globalnim istraživanjem ostvarenim od strane Vrhovnog suda Republike Hrvatske spomenutim u bilj. 1, usprkos okolnosti da je tim radom obuhvaćena cjelina procesuiranih predmeta i da rezultati posve jasno ukazuju na niz nedostataka legislativna uređenja.
- 7 U domaćoj sredini prevladavala je trodioba sustava kriminalistike na kriminalističku tehniku, taktiku i metodiku. U svojim se teoretskim raspravama Vodinelić (Kriminalistika - otkrivanje i dokazivanje i Skopje 1985.) pozabavio i problemom kriminalističke fenomenologije (tehnike zločina) v.str. 153, 405. i dalje. U Saobraćajnoj kriminalistici, str. 3 i dalje, vodinelić izlaže osnove morfologije cestovnih prometnih nesreća, a Pavišić, str. 743 i dalje daje pregled dinamičkih tipova plovidbenih nezgoda. Usp. općenito o oblasti kriminalističke fenomenologije (tehnike

- zločina) npr. Geerds, Friedrich, Kriminalistik, Lübek, 1980., str. 31 i dalje. Pisac u prostoru kriminalističke morfologije razmatra najprije opće, zajedničke, zatim posebne značajke pojedinih kategorija djela. Usp. i izvore cit. na str. 99-100 tog dijela u odnosu na morfologiju cestovnih prometnih delikata. V još posebno, Berke- MÇler, Paul, Der rote Fadem, 9. Aufl. 1980, str. 156.
- 8 Prometna kriminalistika bićem je svoje strukture metodika, tj. posebna taktika koja sustavno prikuplja i razrađuje iskustva, znanja i pravila razjašnjavanja stvarnih pojava prometnih delikata. Za sada njen zaokružen sustav, na međunarodnoj i nacionalnoj razini, još uvijek nije definitivno uobličen. Naprotiv podsustav usmjeren na stanovite vrste prometnih pojava, prije svega akcidenata obrađuju se bilo na općoj razini istraživanja akcidenata (Nisini, Gino, Compendio di infortunistica, 6-a ed. 1985. Piacenza, v.II), bilo kao cjelina kriminalističke metodike (Rathgeb, Georg, Handbuch des Verkehrsunfalles, Stuttgart, 1980). Opće istraživanje u nekim slučajevima uređeno je jedinstveno na međunarodnoj razini (Manuel d'investigations techniques sur les accidents d'aviation - Doc. 6920-OACI) ili vrlo detaljno u nacionalnim okvirima (Marine Safety Manual - CG 495 USA), odnosno tek okvirno kao osnova ustanovljavanja obveze ispitivanja (domaći Pravilnik o ispitivanju nesreća brodova).
- Pokušaj donekle povezane, sinteze metodike istraživanja prometnih akcidenata je Saobraćajna kriminalistika spomenuta u ranijim bilješkama. Nedostaci u njenoj sustavnosti, posebice okolnost nedovoljne unutarnje kohezije među tekstovima pojedinih pisaca, kao i razlike u pristupu i dubini prorade pojedinih područja, ipak ne dovode u sumnju iznimno značenje njene pojave. To je ujedno i razlog za dalja traganja i promišljanja o cijelome tom području. Smatram da bi sustav metodike prometnih delikata morao biti sastavljen iz dviju cjelina. Prvu bi sačinjavao opći pristup (morfologijske značajke prometnog delikta, klasifikacije prometnih delikata, osnovni elementi djelatnosti istraživanja prometnog delikta). Druga cjelina uključuje istraživanje pojedinih kategorija prometnih delikata (cestovne, željezničke, pomorske i unutarnje plovidbe, te zračne prometne delikte). Tom se gradivu može dodati i razmatranje pojava srodnih prometnim deliktima (transportni delikti, ekološki incidenti, terorizam i dr.).
- 9 Općenito o tim pojmovima u logici v. primjerice Petrović, Gajo, Logika, Zagreb, 1991.
- 10 Petrović, op.cit. str. 224.
- 11 Struktura (prometnoga) delikta nije pojam koji se susreće u kriminalistici. Njime se izražava složena, višeslojna, isprepletena množina objektivnih i subjektivnih sastojaka toga fenomena. Sustavno-strukturalni pristup zastupa Vodinelić (Kriminalistika-otkrivanje i dokazivanje, Skopje, 1985., I tom, str. 45).
- 12 V tome dalje pod 3.
- 13 Usp. dalje pod 2c) i 3.
- 14 Ubikacijom je označeno smještanje u užu prostor (npr. broda v. Pavišić, Berislav, Krivično djelo izvršeno na brodu i radnja zapovjednika broda radi pozivanja učinioaca na odgovornost i utvrđivanja okolnosti pod kojima je djelo učinjeno, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 1-2/84). Lokalizacija, kao kategorija prvenstveno međunarodnoga kaznenog prava, ima u vidu taj, ali i aspekt smještanja u širi geografski prostor. Posebno značenje te ustanove imaju u preliminarnom stadiju, fazi prima facie dokaza.
- 15 Primjeri toga su: delikti ostvareni od strane upravljača vozila pri vožnji autocestom, manevriranja, regionalnim cestama itd.
- 16 Tu se u prvom redu ima u vidu prostorni smještaj sudionika u vrijeme odvijanja

- prometnog pothvata (u sredstvu, na objek-tu, uz prometni put i td).
- 17 V. rad iz bilj. 14 i u njemu navedene izvore.
- 18 Prostorni modaliteti radnje rjeđe su izričito predviđeni, znatno češće implicirani - prirodnom radnje uključeni u njen sadržaj. Tako ugrožavanje plovidbe nužno uključuje prostor plovidbe.
- 19 O tome, za cestovne prometne delikte iscepno Vodinić (Saobraćajna kriminalistika, str. 140 i dalje), Modly, Duško, Osiguranje mjesta događaja, Zagreb 1991, str. 96.
- 20 O dinamičkoj koncepciji v. Saobraćajna kriminalistika, str. 197.
- 21 Vodinić, Saobraćajna kriminalistika, str. 140, razlikuje tri sektora razmještaja tragova. Međutim, taj je pristup složen, dobiven konvergiranjem momenata prostora i vremena. On se pricipijelno može prenijeti i u druge vidove prometa, ali ipak to zahtjeva pažljiv i oprezan pristup.
- 22 Vodinić, ibidem.
- 23 Kao primjerice ekologijski incident kao posljedica prometnog delikta.
- 24 Takva bi denominacija do oznaka kakve su: delikti na plovnim rijekama, jezerima, kanalima, otvorenoj pruzi, autocesti, zrakoplovnom koridoru itd.
- 25 To stoga što vremenska fabula djela obuhvaća ranije i kasnije faze. usp. bilj. 38.
- 26 U ekstremno visoko normativnom području cestovnog prometa to pitanje niti nije jako izraženo. Međutim, u "Posljednjoj oazi" slobode putovanja - plovidbi, njega aktualiziraju stanoviti vidovi plovidbe, takvi koji nemaju minimum sigurnosti, zaštićenosti. Opstojanost te pretpostavke potrebno je razjasniti kao prethodni uvjet za samu mogućnost ugrožavanja sigurnosti.
- ...27 V. Marka, Andrija, Ugrožavanje cestovnog saobraćaja, Zagreb, 1967, str. 80.
- 28 Radovi iz te oblasti iscrpno se navode u Saobraćajnoj kriminalistici str. 504-509, 722-731 i dr.
- 29 Vodinić u Saobraćajnoj kriminalistici, str. 343. V još Pavišić, Berislav, Sustavna analiza uzročnog odnosa kaznenog djela. Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci br. 12/91.
- 30 Vodinić, Saobraćajna kriminalistika, str. 510.
- 31 Vodinić, ibidem, 527.
- 32 Pravilo 8 c Konvencije o izbjegavanju sudara na moru iz 1972. Usp. Pavišić u Saobraćajnoj kriminalistici, str. 803.
- 33 Usp. Nikolić u Saobraćajnoj kriminalistici, str. 849.
- 34 Vodinić, ibidem, str. 525.
- 35 Vodinić, ibidem, str. 545.
- 36 Vodinić, str. 513.
- 37 V. bilj. 21.
- 38 Ona se ne poklapa s pojmom izvršenja kaznenoga djela.
- 39 V. za plovidbene delikte Pavišić u Saobraćajnoj kriminalistici str. 747. i dalje. Istraživanje navedeno pod bilj 1. koristi drugu tipologiju.
- 40 Kod toga se kao kriterij klasifikacije ukazuju sadržaj radnje, sredstvo, svojstvo počinitelja itd. Takve kompleksne kriterije koriste statističari MUP RH (v. Bilten naveden u bilj. 1, str. 90 i dr).
- 41 Usp. brojne takve pokazatelje u Biltenu MUP RH, te u istraživanju Fakulteta za pomorstvo i saobraćaj - Rijeka navedenom u bilj. 1.
- 42 Njih bi trebalo utvrditi u odnosu na pojedine vidove prometa.
- 43 V. npr. Bilten MUP RH iz bilj. 40 str. 88 i dalje.
- 44 Indikativan je u tom pogledu neslućen porast snage kojom, upravljajući suvremenim sredstvima, raspolaže čovjek današnjice.
- 45 Zato se u tim vidovima prometne akcidentogeneze odnós objektivno-subjektivno ukazuje znatno složenijim nego primjerice u oblasti cestovnog prometa.

Temeljitija analiza toga kompleksa zahtjeva specijaliziran pristup.

- 46 Zato okolnost oznake grupnog zaštitnog objekta nije uvijek pouzdana osnova razvrstavanja. Naime, sigurnost prometa ponekad niti nije izrijekom uvrštena u kaznene propise. To očito ukazuje na potrebu pozornosti kod baratanja tim kriterijem.
- 47 U sredinama s razvijenom kriminalistikom katastrofe u prometu predmet su posebne pozornosti (v. Berke - Müller, op. cit. str. 189 i dalje).

48 Prometni delikti u prostoru kaznenog prava pretežnim su dijelom svrstani u lakše oblike djela. Za najteže (nehatne) posljedice predviđa se odgovornost na opće inkriminacije (nehatno ubojstvo i slično). Primjeri takva uređenja su njemačko i talijansko zakonodavstvo.

49 Diferencijacija je dakako moguća unutar vrste kaznenoga postupka (npr. skraćeni, redovni), ili izvan toga na pojedine kategorije.

## PRILOG - TABLICE

**BROJ UDESA I NEZGODA  
Udesi**

Tablica 1

Vrsta izvanrednog dogadaja	Broj izvanrednih događaja u godini						Indeks 100 = 1989.
	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	1989.	
1	2	3	4	5	6	7	
Sudar vlakova	2	5	2	-	1	100	
Nalet vlaka	5	6	6	9	7	78	
Iskliznuće vlaka	35	21	25	13	15	115	
Iskliznuće i nalet vozila pri manevriranju	4	-	3	3	4	133	
Sudar, nalet i iskliznuće pružnih vozila	-	3	-	-	-	-	
Ostali udesi	6	4	2	11	15	136	
I svega udesi	54	42	39	37	47	127	

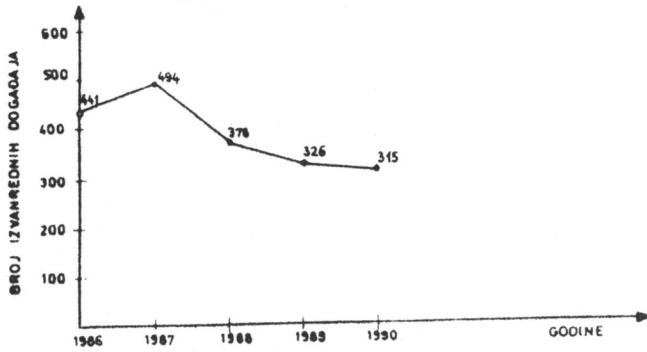
Tablica 2

## Nezgode

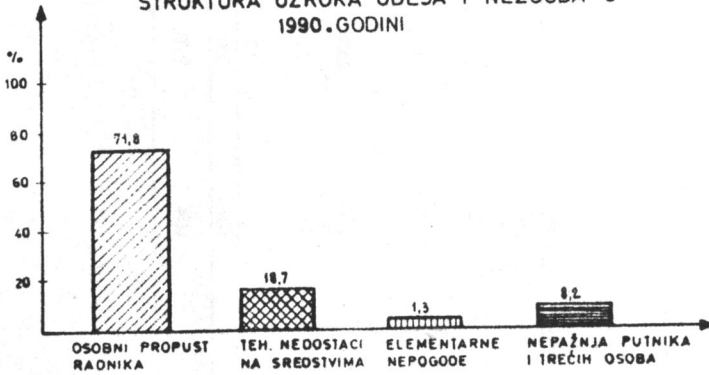
Vrsta izvanrednog dogadjaja	Godina						Indeks 100 = 1989.
	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	1989.	
1	2	3	4	5	6	7	
Izbjegnut sudar vlakova	12	8	13	11	4	36	
Izbjegnut nalet vlakova	14	12	8	13	8	62	
Prolaz vlaka pored signala							
"stoj" ili gdje stoji po redu vožnje	13	16	15	28	17	61	
Iskliznuće i nalet vozila pri manevriranju	319	369	263	219	205	94	
Požar i eksplozija	18	28	21	10	10	-	
Sudar i nalet pružnih vozila	-	-	2	1	-	-	
Ostale nezgode	11	19	17	7	24	343	
II Svega nezgode	387	452	339	286	268	93	
I + II Ukupno udesi i nezgode	441	494	378	326	315	97	

Tablica 3

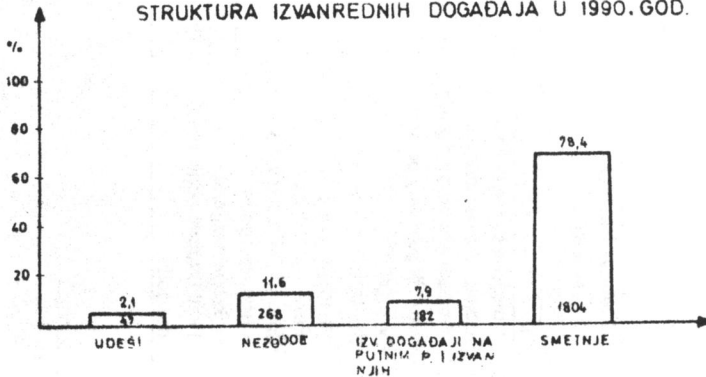
GRAFIČKI PRIKAZ BROJA UDESA I NEZGODA  
ZA PERIOD OD 1986 - 1990. GODINE



STRUKTURA UZROKA UDESA I NEZGODA U  
1990. GODINI



STRUKTURA IZVANREDNIH DOGAĐAJA U 1990. GOD.





Tablica 4

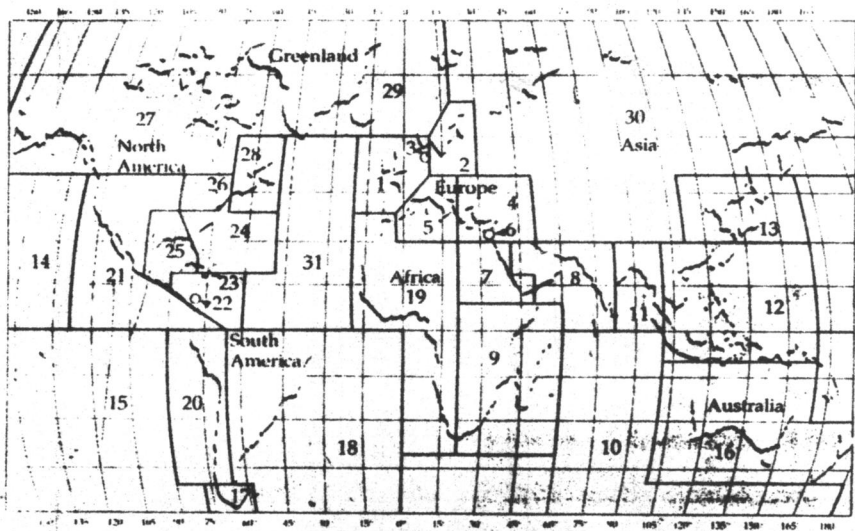
## Uzroci udesa i nezgode

Uzroci izvanrednog dogadaja	Broj izvanrednih dogadaja						% učešća u ukupnom broju					
	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	1990.	1986.	1987.	1988.	1989.	1990.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	111	
Osobni propust radnika	340	396	299	266	226	77,1	80,2	79,1	81,6	71,8		
Tehnički kvar vuč. vozila	12	25	24	11	9	2,7	5,1	6,4	3,3	2,9		
Tehnički kvar ostalih vozila	32	22	22	15	24	7,3	4,4	5,8	4,6	7,6		
Tehnički kvar pruge	24	17	16	10	24	5,4	3,4	4,2	3,1	7,6		
Tehnički kvar SS i TK uređaja	-	-	1	1	2	-	-	0,3	0,3	0,6		
Tehnički kvar KM i ET postrojenja	-	1	-	-	-	-	0,2	-	-	-		
Ostali uzroci	33	33	16	23	30	7,5	6,7	4,2	7,1	9,5		
Ukupno:	441	494	378	326	315	100	100	100	100	100	100	

Tablica 5

**Geographical distribution of Total losses during 1990** (Numbers of ships)

Region	Foundered	Missing	Fire/Explosion	Collision	Now lost Contact	Wrecked/Scrapped	War Loss	Lost, etc. Multi-Party	Misc.	TOTAL LOSSES
1	9	1	1	2	3	6				22
2	1		1			2				4
3				1						1
4	3		1							4
5	4		1			1				6
7			1	2			1			4
8						3		1		4
9			1	1		1				3
10	2		1							3
11	3					1				4
12	14	1	6	4		7				32
13	7	2	1	9		6				25
14	1		1			1				3
15	1					1				2
16	4				1	1				6
17						1				1
18					1	1				2
19	6		5	1	2	1	1			16
20	1	1	1			2				5
21										
23	4		3					1		8
24	4					1				5
25	1		2							3
26			1							1
27	1		2	1	1	2				7
28	2		1			3				6
29						2				2
30	1				1	1				3
31	3		2							6
<b>WORLD TOTAL</b>	<b>72</b>	<b>6</b>	<b>32</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>44</b>	<b>2</b>	<b>2</b>		<b>188</b>



Tablica 5 - nastavak

	1989.	1988.	1987.	1986.	1985.	1984.
	No.	No.	No.	No.	No.	No.
Foundered	443	561	523	431	440	317
Missing	26	29	78	82	32	68
Fire/Explosion	57	83	29	29	94	51
Collision	76	63	3,156	448	14	54
Contact	42	0	0	7	3	1
Wrecked/Stranded	34	23	34	27	9	6
Lost, etc.	10	4	21	43	27	28
<b>TOTAL LIVES</b>	<b>688</b>	<b>763</b>	<b>3,841</b>	<b>1,067</b>	<b>619</b>	<b>525</b>

# ACCIDENTS D'AVION

## COMPAGNIES AÉRIENNES

Tablica 6

### Répartition et pourcentage des cas selon la phase de mise en oeuvre

<u>PHASE DE VOL</u>	CAS	POURCENTAGE
AERONEF STATIONNE	14	3.1
CIRCULATION AU SOL	12	2.7
DECOLLAGE	63	14.2
CROISIERE	113	25.4
MANOEUVRES	8	1.8
APPROCHE	75	16.9
ATTERRISSAGE	137	30.8
APRES IMPACT	21	4.7
INCONNUE	2	0.4
<b>TOTAL</b>	<b>445</b>	<b>100.0</b>

Tablica 7

### Répartition et pourcentage des cas selon le type d'événement

<u>TYPE D'ÉVENEMENT</u>	CAS	POURCENTAGE
RUPTURE DE LA CELLULE EN VOL	5	1.1
COLLISION	42	9.4
COLLISION AVEC LE TERRAIN	51	11.5
COLLISION AVEC AERONEF EN MOUVEMENT	8	1.8
PANNE DE CIRCUIT/SYSTEME	20	4.5
DEGATS A L'AERONEF	8	1.8
EVACUATION	8	1.8
INCENDIE/EXPLOSION/EMANATIONS	39	8.8
INCAPACITE DE L'EQUIPAGE DE CONDUITE	1	0.2
TRAIN AFFAISSE/RENTRE	39	8.8
BLESSURES	21	4.7
PERTE DE MAITRISE	55	12.4
AERONEF MANQUANT	1	0.2
PIQUE/CAPOTAGE	5	1.1
DEPASSEMENT DE PISTE	18	4.0
PERTE DE PUISSANCE (PREMIER MOTEUR)	29	6.5
PERTE DE PUISSANCE (AUTRE MOTEUR)	5	1.1
DEFAILLANCE D'HELICE	2	0.4
LIE A LA SURETE	4	0.9
LIE AU DECOLLAGE OU A L'ATTERRISSAGE	10	2.2
LIE A L'ATTERRISSAGE	32	7.2
AMERRISSAGE TRAIN SORTI	1	0.2
ATTERRISSAGE TRAIN RENTRE	18	4.0
DEROUEMENT	1	0.2
LIE A L'ALTITUDE	2	0.4
LIE A UN EQUIPEMENT/SYSTEME	3	0.7
LIE AUX CONDITIONS METEOROLOGIQUES	12	2.7
AUTRE	5	1.1
<b>TOTAL</b>	<b>445</b>	<b>100.0</b>

## Comparaison des chiffres de l'année 1986 à ceux des trois années précédentes

## PHASE DE VOL

	1983-1985		1986		COMPARAISON DE 1983-1985 ET DE 1986	
	NO.	%	NO.	%	1986 MOINS FREQUENT	1986 PLUS FREQUENT
DECOLLAGE	230	18.5	63	14.2	*****!	
CIRCULATION AU SOL	44	3.7	12	2.7	***!	
APRES IMPACT	53	4.3	25	4.7	**!	**
MANOEUVRES	16	1.3	8	1.8	**!	**
CROISIERE	293	23.5	113	25.4	*****	*****
APPROCHE	186	14.9	75	16.9	*****	

## EVENEMENT

	1983-1985		1986		COMPARAISON DE 1983-1985 ET DE 1986	
	NO.	%	NO.	%	1986 MOINS FREQUENT	1986 PLUS FREQUENT
PERTE DE PUISSANCE (PREMIER MOTEUR)	118	9.5	29	6.5	*****!	
COLLISION	149	12.0	42	9.4	*****!	
TRAIN APPAISSE/RENTRE	131	10.3	39	8.8	*****!	
PERTE DE MAITRISE	173	14.0	55	12.4	*****!	
PERTE DE PUISSANCE (AUTRE MOTEUR)	29	2.3	5	1.1	*****!	
PANNE DE CIRCUIT/SYSTEME	65	5.2	20	4.5	***!	
RUPTURE DE LA CELLULE EN VOL	18	1.4	5	1.1	**!	
PIQUE/CAPOTAGE	10	0.8	5	1.1	**!	**
DEBATS A L'AERONEF	14	1.1	8	1.8	**!	**
EVACUATION	13	1.0	8	1.8	**!	**
DEPASSEMENT DE PISTE	41	3.3	18	4.0	**!	**
LIE A L'ATTERISSAGE	80	6.4	32	7.2	**!	**
LIE AUX CONDITIONS METEOROLOGIQUES	23	1.8	12	2.7	**!	**
LIE AU DECOLLAGE OU A L'ATTERISSAGE	12	1.0	10	2.2	**!	**
BLESSURES	36	2.9	21	4.7	*****	*****
INCENDIE/EXPLOSION/EMANATIONS	78	6.3	39	8.8	*****	*****

## FACTEURS LIES AU PERSONNEL

	1983-1985		1986		COMPARAISON DE 1983-1985 ET DE 1986	
	NO.	%	NO.	%	1986 MOINS FREQUENT	1986 PLUS FREQUENT
PROCEDURES EQUIPAGE DE CONDUITE	294	27.9	77	25.3	*****!	
UTILISATION DE L'EQUIPEMENT	156	15.8	42	13.8	*****!	
EXPLOITATION D'AERODROME/HELISTATION	23	2.2	3	1.0	*****!	
UTILISATION DES PROCEDURES (ATC)	11	1.0	1	0.3	*****!	
DECISIONS EQUIPAGE DE CONDUITE	211	20.1	59	19.4	*****!	
ACTION D'UN PASSAGER	6	0.4	3	1.0	**!	**
MANIEMENT DE L'AERONEF, DIVERS	9	0.9	5	1.6	**!	**
PERCEPTION EQUIPAGE DE CONDUITE	114	10.8	38	12.5	**!	**
MANIEMENT DE L'AERONEF	219	20.8	73	24.0	*****	*****

## FACTEURS LIES A LA CELLULE

	1983-1985		1986		COMPARAISON DE 1983-1985 ET DE 1986	
	NO.	%	NO.	%	1986 MOINS FREQUENT	1986 PLUS FREQUENT
CELLULE	12	4.8	1	1.7	*****!	
STABILISATEUR	8	3.2	1	1.7	**!	**
PORTES	7	2.8	1	1.7	**!	**
FUSELAGE	11	4.4	2	3.3	**!	**
TRAIN D'ATTERISSAGE	170	67.5	41	68.3	**!	**
AMENAGEMENT DE L'AERONEF	12	4.8	8	13.3	*****	*****

## FACTEURS LIES AU GROUPE MOTOPROPULSEUR

	1983-1985		1986		COMPARAISON DE 1983-1985 ET DE 1986	
	NO.	%	NO.	%	1986 MOINS FREQUENT	1986 PLUS FREQUENT
GROUPE MOTOPROPULSEUR	72	61.0	16	47.1	*****!	
SYST LUBRIFICATION GROUPE MOTOPROPULSEUR	9	7.6	4	11.8	*****!	
INSTALLATION DU GROUPE MOTOPROPULSEUR	3	2.5	3	8.8	*****!	
MELICE	11	9.3	6	17.6	*****!	

## THE CONCEPT OF TRAFFIC DELICT

### Summary

Traffic delict is a negative social event, which has to be eliminated. Prerequisite of the effectiveness of each taken action is understanding basic elements of this concept. In order to accomplish this, the concept of traffic delict should be explained in more details, which wasn't the case in earlier investigations of traffic accidents.

This paper is presenting the structural analysis of this concept, based on the general and common features. Specific and cluster concept as well as their definition, division and application were discussed. Basic concepts of the traffic delict are: endangering traffic safety, particular ambient and the traffic system. This represents the basis for further classification and specialisation of the concept and more detailed analyze of particular types. This could also give the opportunity to create specific morphology in the investigation of particular categories of traffic morphology in the investigation of particular categories of traffic delicti. At the same time facts from this investigations can be used in other fields, primarily in penal law.

#### KEY WORDS:

dynamic of the traffic delicti, physical structure of crime, criminal morphology of crime, traffic delict, the structure of traffic delict, endangering safety of public traffic, science about crime technic