

Dr. jur. Mirela Župan, Dozentin am Lehrstuhl für Internationales Privatrecht, Fakultät für Rechtswissenschaften, Osijek

Dr. jur. Vjekoslav Puljko, Ausserordentlicher Professor am Lehrstuhl für Internationales Privatrecht, Fakultät für Rechtswissenschaften, Osijek

Marko Sukačić, ehemaliger Student, Fakultät für Rechtswissenschaften, Osijek

INTERNATIONALE VERTRÄGE ÜBER LEIMUTTERSCHAFT – VERSCHWINDET DER PARADIGMA MATER SEMPER CERTA EST?

Zusammenfassung

Das Recht bildet ein Korrektiv und einen Rahmen der gesellschaftlichen Phänomene. Aus diesem Grunde sollte rechtswissenschaftliches Denken gegenüber zeitgenössische gesellschaftliche Erscheinungen nicht gleichgültig bleiben: heute kommt dies insbesondere zum Ausdruck, wenn um medizinische Vorgänge wie Leimutterschaft die Rede ist. Unsere Erörterungen sind nach dem Rechtsrahmen gerichtet, in welchem die Leimutterschaft in der Regel praktiziert wird: internationales Vertragsverhältnis und die Problematik der Anerkennung ausländischer Urkunden und des im Ausland erlangten Status. Eine Voraussetzung dafür ist die Kenntnis über die materiell-rechtlichen Umstände der jeweiligen Gesetzgebung und Justiz. Aus diesem Grunde sind die Aufgaben dieser Erörterung:

- 1) Hauptbegriffe und grundlegende Problematik der Leimutterschaft zu definieren;
- 2) eine vergleichende Übersicht über die ausgewählten Nationalgesetzgebungen zu geben, wobei diese in folgende Gruppen eingeteilt werden: a) diejenigen, die die Abkommen über Leimutterschaft ausdrücklich verbieten; b) diejenigen, die diese Frage ungerlegt lassen; c) diejenigen, die die Leimutterschaft ausdrücklich zulassen, und d) diejenigen, die eine liberale Einstellung zu den Abkommen über die Leimutterschaft haben;
- 3) die wichtigsten Beispiele und Auffassungen der Gerichtspraxis darzustellen – sowohl der Nationalgerichte, als auch des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte und des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften;
- 4) über die Möglichkeit der Unifizierung der Konventionsrechte im Rahmen der Konferenz für das Internationale Privatrecht in den Hague und über die gegenübergestellten Menschenrechte der Beteiligten im Vertrag über

Leimutterschaft zu polemisieren.

Diese Erörterung stellt die Eröffnung einer breiten Diskussion über zahlreiche Fragen des internationalrechtlich ausgeprägten Abkommens über die Leimutterschaft dar.

Schlüsselwörter: die Leimutterschaft, Menschenrechte, Internationales Privatrecht.

Doc. dr. sc. Igor Vuletić

Docent na Katedri kaznenopravnih znanosti Pravnog fakulteta u Osijeku

Klara Dumančić, studentica V. godine Pravnog fakulteta u Osijeku

Stručni rad

UDK: 368.2(497.5)

NOVA KONCEPCIJA KAZNENOPRAVNE ZAŠTITE PROMETA U HRVATSKOM KAZNENOM PRAVU

Sažetak: Promatrajući stopu kriminaliteta u RH tijekom godina, vidljivo je kako prometna delinkvencija, u pravilu, zauzima jedno od vodećih mjesta. Značajna društvena opasnost koju ovakva ponašanja predstavljaju, kao i težnja za osuvremenjivanjem hrvatskoga kaznenog prava u skladu s europskim standardima, potakli su hrvatskog zakonodavca na veliku reformu prometnih kaznenih djela u novom Kaznenom zakonu.

Iako je riječ o području koje je vrlo značajno, ne samo teoretski, već i praktično, ova je tema u novijoj domaćoj literaturi relativno slabo zastupljena. U želji da daju svoj doprinos razjašnjenju navedene problematike, autori u radu najprije ukazuju na bitne odrednice dosadašnjeg razvoja kaznenopravne regulacije prometne delinkvencije u Hrvatskoj, a potom prikazuju i kritički analiziraju nova zakonska rješenja, imajući pritom na umu pojedine slučajeve iz novije hrvatske sudske prakse.

Ključne riječi: promet, prometna nesreća, izazivanje, uzročnost, namjera i nehaj, vještačenje, posljedica, šteta, reforma, prometna delinkvencija, sigurnost prometa

1. UVOD

Promatrajući stopu kriminaliteta u RH tijekom godina, vidljivo je kako prometna delinkvencija u pravilu zauzima jedno od vodećih mjesta. Značajna društvena opasnost koju ovakva ponašanja predstavljaju, kao i težnja za osuvremenjivanjem hrvatskoga kaznenog prava u skladu s europskim standardima, potakli su hrvatskoga zakonodavca na veliku reformu prometnih kaznenih djela u novom Kaznenom zakonu koji je stupio na snagu početkom 2013. godine. Neadekvatan pristup i evidentna podnormiranost ovog praktično vrlo važnog dijela kaznenog prava doveli su do značajnog proširenja kruga inkriminacija te do postroženja kaznenopravne represije na ovom području. Kako kazneno pravo predstavlja najstroži oblik ograničavanja ljudskih sloboda, ne čudi da su se u javnosti odmah pojavili oponenti novog uređenja, koji su ga označili nepotrebno prestrogim. Držimo da je takav načelan stav rezultat nedovoljne upućenosti u problematiku prometne delinkvencije, posebno ako se uzme u obzir da ovo područje u Hrvatskoj još nije dovoljno teoretski obrađeno te da su domaći znanstveni radovi koji obrađuju ovu problematiku tek sporadični. Imajući u vidu relativno čestu prisutnost prometnih kaznenih djela u sudskoj praksi, cilj nam je prikazati najvažnije značajke njihovog novog uređenja u hrvatskom kaznenopravnom sustavu. Nadamo se da ćemo time pripomoći otklanjanju skepticizma prema novim zakonskim rješenjima te dati skroman doprinos u ra-

zjašnjenju ključnih spornih pitanja i tumačenju pojedinih obilježja ovih kaznenih djela.

Rad ćemo započeti povijesnim pristupom, u kojem ćemo se osvrnuti na bitne odrednice dosadašnjeg razvoja kaznenopravne zaštite prometa u našoj državi. To će nam pomoći da, na kraju ovog rada, izvedemo znanstveno utemeljen zaključak o tome približavaju li se nova zakonska rješenja hrvatskoj kaznenopravnoj tradiciji kada su u pitanju prometni delikti. Potom ćemo prikazati novu glavu kaznenih djela protiv sigurnosti prometa, pri čemu ćemo kod pojedinih djela istaknuti određena pitanja koja smatramo spornim i ponuditi naša rješenja. Na mjestima gdje to bude svrhovito, ukazat ćemo i na stajališta iz dosadašnje prakse hrvatskih sudova. Zaključno, sažet ćemo rezultate istraživanja i ocijeniti je li najnovijim izmjenama hrvatsko zakonodavstvo krenulo u dobrom smjeru.

Prije nego prijedemo na povijesni prikaz, važno je dati jednu terminološku napomenu. Naime, u radu ćemo često koristiti izraze «prometna delinkvencija», «prometni kriminalitet» i «prometna kaznena djela». Želimo razjasniti da, za potrebe ovog rada, termin «prometna delinkvencija» koristimo u širem smislu, tako da obuhvati i prometne prekršaje. Za razliku od toga, potonja dva termina koristimo u užem smislu, podrazumijevajući samo ponašanja koja su sadržana u Kaznenom zakonu.

2. BITNE ODREDNICE POVIJESNOG RAZVOJA PROMETNIH KAZNENIH DJELA U HRVATSKOM PRAVU

Zakonsko uređenje prometnih kaznenih djela, na način koji poznajemo danas, prvi put se javlja na našim prostorima u jugoslavenskom Krivičnom zakonu iz 1929. U navedenom Zakonu prometna kaznena djela bila su uređena kao tipična djela ugrožavanja, s tim da je ugrožavanje svih vrsta prometa bilo regulirano zasebno.¹ Daljnji razvoj donio je nekoliko važnih prekretnica u kaznenopravnoj regulaciji prometnih djela u hrvatskom kaznenom pravu. U tom smislu, treba posebno istaknuti Krivični zakon SR Hrvatske iz 1977. (dalje: KZRH), Kazneni zakon iz 1997. (dalje: KZ/97) te najnoviji Kazneni zakon iz 2013. godine (dalje: KZ).

U KZRH prometna kaznena djela bila su propisana u sklopu „Krivičnih djela protiv sigurnosti javnog prometa“ u glavi XV. članak 163. KZRH² razlikovao je ugrožavanje prometa na putovima (st. 1.) i u svim drugim vrstama prometa (st. 2.), uz uvjet da je nastupila laka tjelesna povreda ili imovinska šteta preko određenog iznosa. Pritom je za ugrožavanje u drugim vrstama prometa bila zapriječena stroža kazna. U literaturi ondašnjeg vremena Bačić je držao kako nema opravdanog razloga konstrukcijski razlikovati ovo djelo s obzirom na pojedine vrste prometa, ne videći razloge zbog kojih bi se počinitelji djela navedenih u čl. 163. st. 1. kažnjavali različito od onih koji su isto djelo počinili u nekoj drugoj vrsti prometa (željezničkom, brodskom, tramvajskom, trolejbusnom, autobusnom ili prometu žičarom). On se tada zalagao da se ta djela treba izjednačiti, tj. podvesti ih pod jedno kazneno djelo s istim uređenjem i propisanim

1 Mršić – Orehovec, Prometna kaznena djela; Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu (dalje: HLJKPP), 2/2010, str. 643.

2 Čl.163. KZRH:

„(1) Sudionik u prometu na putovima koji se ne pridržava prometnih propisa i time tako ugrozi javni promet da dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega, pa uslijed toga od drugog nastupi laka tjelesna povreda, ili imovinska šteta preko petnaest tisuća dinara, kaznit će se zatvorom do tri godine.

(2) Tko ugrožavanjem željezničkog, brodskog, tramvajskog, trolejbuskog, autobusnog prometa ili prometa žičarom izazove opasnost za život ili tijelo ili za imovinu većeg opsega, kaznit će se zatvorom od šest mjeseci do pet godina.

(3) Ako su djela iz stavka 1. i 2. ovoga članka počinjena iz nehata, počinitelj će se kazniti zatvorom do jedne godine.“

kaznom.³ Oba oblika ugrožavanja prometa bili su kažnjivi i u neahajnom obliku.

Poseban oblik ugrožavanja bio je propisan u čl.164.⁴, koji je regulirao ugrožavanje prometa motornim vozilom u stanju alkoholiziranosti ili omamljenosti. Kaznenim djelom smatralo se već samo ugrožavanje, bez tjelesne povrede ili imovinske štete. Za razliku od čl. 163., u ovom slučaju je bilo kažnjivo samo ugrožavanje i nije se tražio nastup dodatnih posljedica. U tom smislu, zbujuje da je zakonodavac, iako se radilo o lakšem kaznenom djelu, propisao istu kaznu kao i za djelo iz čl. 163. I ovo djelo bilo je moguće počinuti iz nehaja te je i u tom slučaju kazna bila ista kao i za nehajni oblik čl. 163.

Člankom 167.⁵ bilo je uređeno ugrožavanje sigurnosti prometa opasnom radnjom ili sredstvom, s ciljem da se obuhvate postupci osoba koje nisu sudionici u prometu. Bačić je kritizirao koncepciju ovoga kaznenog djela, ističući kako bi ga trebalo jasnije razgraničiti od djela iz čl. 163.⁶ U čl. 168. KZRH bila su propisana „Teška djela protiv sigurnosti javnog prometa“. Radilo se zapravo o kaznenim djelima koja su u zakonu već bila normirana te su ovom odredbom kvalificirana teškom tjelesnom povredom, imovinskom štetom velikih razmjera ili smrću jedne ili više osoba, uz težu propisanu kaznu.⁷

Uređenje prometnih kaznenih djela nije se znatnije mijenjalo sve do 1997. kada je u ovom području provedena djelomična dekriminalizacija. Novi propis je objedinio zaštitu sigurnosti prometa sa zaštitom opće sigurnosti u jedinstvenoj glavi XX., pod naslovom „Kaznena djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine i sigurnosti prometa“. Prometna kaznena djela su u suštini svedena na kazneno djelo izazivanja prometne nesreće, pri čemu je i to kazneno djelo u velikoj mjeri dekriminalizirano jer se za njegovo postojanje sad tražio nastup teške tjelesne ozljede ili imovinske štete velikih razmjera.⁸ Takvo rješenje naišlo je na kritike u dijelu literature,

3 Bačić, Što bi se trebalo mijenjati u posebnom dijelu KZ SR Hrvatske, Naša zakonitost, 2-3/89, str. 215 – 216.

4 Čl.164. KZRH

„(1) Tko upravlja motornim vozilom pod utjecajem alkohola ili omamljujućih sredstava, i ako je uslijed toga očigledno nesposoban za sigurnu vožnju, i time tako ugrozi javni promet na putovima da dovede u opasnost život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega, kaznit će se zatvorom do tri godine.

(2) Tko djelo iz stavka 1. ovoga članka počini iz nehata, kaznit će se zatvorom do jedne godine.“

5 Čl.167. KZRH:

„(1) Tko uništenjem, uklanjanjem ili težim oštećenjem prometnih uređaja, sredstava, znakova ili uređaja za signalizaciju koji služe sigurnosti prometa, ili davanjem pogrešnih znakova ili signala, postavljanjem zapreka na prometnicama ili na drugi način izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu velikih razmjera, kaznit će se zatvorom do tri godine.

6 Bačić, Što bi se trebalo mijenjati u posebnom dijelu KZ SR Hrvatske, Naša zakonitost, 2-3/89, str. 215 – 216.

7 Čl.168. KZRH:

(1) Ako je uslijed djela iz članka 156. stavak 1. i 2., članka 157. stavak 1., članka 159. stavak 1. i 2. i članka 160. stavak 1. ovoga Zakona nastupila teška tjelesna povreda neke osobe ili imovinska šteta velikih razmjera, počinitelj će se kazniti zatvorom do deset godina.

(2) Ako je uslijed djela iz članka 156. stavka 1. i 2., članka 157. stavka 1., članka 159. stavka 1. i 2. i članka 160. stavka 1. ovoga Zakona nastupila smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti zatvorom najmanje tri godine.

(3) Ako je uslijed djela iz članka 156. stavka 3., članka 157. stavka 2., članka 159. stavka 3. i članka 160. stavka 2. ovoga Zakona nastupila teška tjelesna povreda neke osobe ili imovinska šteta velikih razmjera, počinitelj će se kazniti zatvorom do pet godina.

(4) Ako je uslijed djela iz članka 156. stavka 3., članka 157. stavka 2., članka 159. stavka 3. i članka 160. stavka 2. ovoga Zakona nastupila smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti zatvorom do osam godina.

8 Čl.272. KZ/97:

„(1) Tko kršenjem propisa o sigurnosti prometa tako ugrozi promet da izazove nesreću u kojoj je neka druga osoba teško tjelesno ozlijeđena, ili je drugome prouzročena imovinska šteta velikih razmjera, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.

(2) Ako je kazneno djelo iz stavka 1. ovoga članka počinjeno iz nehaja, počinitelj će se kazniti novčanom kaznom ili kaznom zatvora do tri godine.

(3) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do deset godina.

(4) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.“

koja ga je držala nedorečenim i neopravdanim.⁹ U teoriji se vodila rasprava oko pravne naravi teških posljedica koje spominje zakon. Neki autori zastupali su stajalište da se radi o objektivnim uvjetima kažnjivosti, što podrazumijeva da se nalaze izvan neprava i krivnje.¹⁰ Takvo stajalište je s pravom otklonio Novoselec, upozoravajući da ono krši načelo krivnje s obzirom na to da upravo «težina posljedice određuje težinu neprava». Stoga se u ovom slučaju radi o težim posljedicama koje moraju biti obuhvaćene počiniteljevim nehanjem.¹¹ Iako je još u dijelu jugoslavenske literature osporavana mogućnost namjernog počinjenja prometnih delikata,¹² KZ/97 je zadržao je namjerni i nehanji oblik. Pritom se namjera zaustavlja na ugrožavanju. U praksi se takva namjera najčešće javljala kao neizravna.¹³

Za razliku od prijašnjeg uređenja, KZ/97 nije razlikovao prometne delikte u cestovnom prometu od onih u ostalim vrstama prometa. Zadržano je samo kazneno djelo „ugrožavanja sigurnosti međunarodnog zračnog prometa i međunarodne plovidbe“. Problematično je što se u slučaju kaznenih djela protiv zračnog, željezničkog, brodskog i prometa žičarama treba predvidjeti kažnjavanje i za samo ugrožavanje tog prometa, što u ovom uređenju nije bio slučaj.¹⁴ Kazneno djelo ugrožavanja javnog prometa uslijed omamljenosti također nije imalo svoj ekvivalent u novom KZ/97, što znači da se vožnja u alkoholiziranom stanju imala tretirati u okviru prekršajne odgovornosti. Postojala su još dva prometna djela u širem smislu, a to su bili uništenje ili oštećenje znakova za opasnost (čl. 268.) i nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći (čl. 273.). Potonje djelo zapravo predstavlja specijalizirani oblik kaznenog djela nepružanja pomoći¹⁵ pa je dio literature zagovarao brisanje ovoga članka pod objašnjenjem da je predmetna inkriminacija pokrivena upravo nepružanjem pomoći te nema potrebe za specijaliziranjem u ovom obliku.¹⁶

Iz opisanog se može zaključiti kako je zakonodavac u KZ/97 odustao od kažnjavanja za konkretno ugrožavanje bez povrjeđivanja te lakše oblike povrjeđivanja koji se vrlo često javljaju kao posljedica prometnih nesreća.¹⁷ Time je neopravdano suzio kažnjivost. Opisani režim trajao je gotovo petnaest godina, sve do 1. siječnja 2013. i stupanja na snagu najnovijeg KZ-a. Novi je zakon donio prilično radikalni zaokret u dosadašnjoj kriminalnoj politici po pitanju zaštite prometa. U nastavku ćemo prikazati novi režim kaznenih djela protiv sigurnosti prometa.

3. KAZNENA DJELA PROTIV SIGURNOSTI PROMETA U NOVOM KZ-U

Prometna kaznena djela jedno su od kaznenopravnih područja u kojima dolazi do izražaja načelo supsidijarnosti. Prema tom načelu, kaznenopravna zaštita mora biti *ultima ratio* ili posljednje sredstvo zaštite društva od štetnih ponašanja. Ako se zaštita može postići blažim sredstvom, uvijek valja pribjeći tom sredstvu. Vođen ovim postulatima, zakonodavac odlučuje zavrđuje li neko ponašanje biti kaznenim djelom ili ne. Kod prometnih delikata radi se o vaganju između kaznenog i prekršajnog prava. Kako smo već istakli, dosadašnje uređenje favoriziralo je prekršajnu regulaciju pa su kaznenom pravu ostavljene tek one situacije u kojima je došlo do teških posljedica.¹⁸ Prilikom donošenja novog KZ-a odstupilo se od takvog stajališta te je značajno proširen krug inkriminacija protiv sigurnosti prometa. Ranije uređenje ocijenjeno je nezadovoljavajućim jer je cjelokupnu problematiku u praksi svodilo na jedno kazneno djelo (izazivanje prometne nesreće iz čl. 272. KZ/97), što je predstavljalo neopravdano pojednostavljenje uz nedovoljno poštivanje specifičnosti prometnih kaznenih djela.¹⁹

U novom KZ-u sigurnosti prometa je posvećena zasebna glava (glava XXII.), čime su ova djela jasno razgraničena od kaznenih djela protiv opće sigurnosti (glava XXI.). Takvu odluku zakonodavca svakako valja odobriti, s obzirom na to da su u pitanju različita pravna dobra. Novi režim prometnih kaznenih djela temelji se na tri osnovne značajke. Kao prvo, razgraničena je kaznenopravna zaštita prema pojedinim vrstama prometa. Kao drugo, izvršeno je odgovarajuće razlikovanje prometnih djela prema tome radi li se o «vanjskim» ili «unutarnjim» napadima. Kao treće, uvođenjem kaznenog djela objesne vožnje u cestovnom prometu (čl. 226.) kaznenopravna zaštita proširena je i na konkretno ugrožavanje koje nije dovelo do povrjeđivanja.²⁰ Nova glava sadrži pet kaznenih djela, koncipiranih po uzoru na suvremeno porredbeno pravo. U nastavku ćemo prikazati osnovna obilježja tih kaznenih djela i ukazati na neka sporna pitanja.

3. 1. NAPAD NA ZRAKOPLOV, BROD ILI NEPOKRETNU PLATFORMU (ČL. 223. KZ21)

Smještanje ovoga kaznenog djela u glavu kaznenih djela protiv sigurnosti prometa predstavlja novost u hrvatskom kaznenom pravu. U dosadašnjem uređenju taj oblik kaznenopravne zaštite

18 O načelu supsidijarnosti kod prometne delinkvencije v. Novoselec - Bojanić, Opći dio kaznenog prava, Zagreb, 2013., str. 9.

19 Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013., str. 292.

20 O tim značajkama v. ibid.

21 čl. 223. KZ:

- (1) Tko primijeni silu ili ozbiljnu prijetnju u cilju da ostvari vlast nad civilnim zrakoplovom u letu, civilnim brodom u plovidbi ili nepokretnom platformom, kaznit će se kaznom zatvora od tri do petnaest godina.
- (2) Tko primijeni silu ili ozbiljnu prijetnju u civilnom zrakoplovu u letu, na civilnom brodu u plovidbi ili nepokretnoj platformi ili postavi na civilni zrakoplov, brod ili nepokretnu platformu uređaj ili tvari kojima ih se može razoriti ili izazvati šteta, ako takav čin može ugroziti sigurnost leta ili plovidbe, kaznit će se kaznom zatvora od jedne do deset godina.
- (3) Tko u cilju da uništi ili ošteti civilni zrakoplov u letu, civilni brod u plovidbi ili njegov teret ili nepokretnu platformu uporabi vatreno oružje ili izazove eksploziju ili požar, kaznit će se kaznom zatvora od tri do petnaest godina.
- (4) Tko s ciljem prekidanja odvijanja rada u zračnoj luci ili dovođenja u opasnost sigurnosti zračnog prometa počini nasilje prema osobi zaposlenoj u međunarodnoj zračnoj luci, ili teže ošteti ili uništi naprave zračne luke, ili ošteti zrakoplov koji nije u prometu, kaznit će se kaznom zatvora od jedne do deset godina.
- (5) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1., 2., 3. i 4. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba ili je uništen zrakoplov ili brod ili je prouzročena druga imovinska šteta velikih razmjera, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od najmanje pet godina.

9 Usp. npr. Bačić, Marginalije uz novi Kazneni zakon, HLJKPP, 1/1998, str. 135.

10 Usp. Bačić - Šeparović, Krivično pravo - posebni dio, Zagreb, 1997, str. 207.

11 Novoselec u Novoselec (ur.), Posebni dio kaznenog prava, Zagreb, 2007., str. 300.

12 Usp. npr. Kobe, Krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja u sudskoj praksi i krivičnopravnoj, Jugoslavenska revija za kriminologiju i krivično pravo, 1/1964., str. 131.

13 Za više o tome v. Novoselec u Novoselec (ur.), Posebni dio kaznenog prava, Zagreb, 2007., str. 301 i 302.

14 Novoselec, Novo hrvatsko prometno pravo, HLJKPP, 2/1997, str. 439.

15 čl. 104. KZ/97:

„(1) Tko ne pruži pomoć osobi koja se nalazi u izravnoj životnoj opasnosti iako je to mogao učiniti bez veće opasnosti za sebe ili drugoga, kaznit će se novčanom kaznom do stope deset dnevnih dohodaka ili kaznom zatvora do šest mjeseci.“

16 Mršić-Orehovec, Prometna kaznena djela, HLJKPP, 2/2010; str. 648.

17 Tako i Piškorec, 8. radionica: Novo kazneno djelo izazivanja prometne nesreće, HLJKPP, 1/1998, str. 218.

bio je reguliran u okviru glave kaznenih djela protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom. Novo djelo ima uzore u njemačkom (§ 316. njemačkog KZ-a) i slovenskom (čl. 329. slovenskog KZ-a) pravu i usklađeno je sa zahtjevima međunarodnih konvencija. Ipak, ono se ne ograničava samo na međunarodni, nego vrijedi i u domaćem prometu.²²

Novom inkriminacijom djelomično su pokrivena prijašnja djela otmice zrakoplova ili broda (čl. 179. KZ/97), razbojništva na brodu ili zrakoplovu (čl. 180. KZ/97) i zračne i brodske sabotaže (čl. 181. KZ/97). Pritom je opseg kaznenopravne zaštite značajno proširen jer je novo kazneno djelo koncipirano kao delikt apstraktnog ugrožavanja jer se više ne traži nastup konkretne opasnosti.²³ Može se primijetiti kako se ovom promjenom dobilo na preglednosti i sažetosti.

Ovo kazneno djelo je ujedno i najteže iz glave kaznenih djela protiv sigurnosti prometa, što se može jasno vidjeti iz vrlo strogih propisanih kazni. Posebice to dolazi do izražaja kod st. 6., koji inkriminira namjerno usmrćivanje jedne ili više osoba prilikom počinjenja djela iz st. 1., 2., 3. i 4., i za koji je propisana kazna zatvora od najmanje deset godina ili kazna dugotrajnog zatvora. Radi se o rijetkoj kombinaciji «namjera+namjera» kod odgovornosti za težu posljedicu.²⁴ Može se postaviti pitanje odnosa st. 6. s općim kaznenim djelom ubojstva iz čl. 110. i kaznenim djelom teškog ubojstva iz čl. 111. KZ-a. Naime, čl. 223. st. 6. odnosi se na situaciju namjernog usmrćivanja jedne ili više osoba, čime će u pravilu biti udovoljeno i obilježjima nekog od navedenih djela iz glave protiv života i tijela (glava X.). Treba li u tom slučaju osuditi za stjecaj ili je, s obzirom na visoku propisanu kaznu, dovoljno osuditi samo za djelo iz čl. 223. st. 6.? Smatramo da bi trebalo prihvatiti stjecaj jer su u pitanju kaznena djela upravljena protiv različitih pravnih dobara. Kod čl. 223. se prvenstveno radi o pojačanoj zaštiti posebnih oblika prometa, dok su čl. 110. i čl. 111. posvećeni zaštiti života kao najvišeg pravnog dobra. Ako bi se to izgubilo iz vida, tada bi se javila opasnost da se ostvarena količina nepravna ne obuhvati na adekvatan način. To nikako ne može biti opravdano jer se radi o vrlo teškim kaznenim djelima. Rečeno ima i veliku praktičnu posljedicu s obzirom na to da se prema novom uređenju za stjecaj kazni dugotrajnog zatvora čiji zbroj prelazi pedeset godina može izreći jedinstvena kazna zatvora u trajanju od pedeset godina (čl. 51. st. 3.). Takav stjecaj će biti moguć ako se u konkretnom slučaju, primjerice, ostvare obilježja čl. 223. st. 6. i čl. 111. st. 5. (ubojstvo radi počinjenja ili prikrivanja drugog kaznenog djela). K tome, otklanjanje stjecaja dovelo bi do neopravdanog privilegiranja počinitelja čl. 223. st. 6. koji je s namjerom usmrtio više osoba u odnosu na počinitelja koji je počinio više ubojstava ili teških ubojstava iz čl. 110. i 111. KZ-a. Naime, čl. 223. st. 6. predviđa mogućnost da počinitelj «s namjerom usmrti jednu ili više osoba», pri čemu se usmrćenje više osoba tretira samo kao jedno kazneno djelo. Drugim rječima, tko s namjerom usmrti više osoba, ali ne prilikom napada na zrakoplov, brod ili nepokretnu platformu, odgovarat će uvijek za stjecaj onoliko kaznenih djela ubojstava koliko ima oštećenika. S druge strane, onaj tko usmrti više osoba s namjerom tijekom napada na navedene objekte, odgovarat će samo za jedno kazneno djelo. Takvo rješenje je očigledno neodrživo. U kontekstu iznesenog, smatramo i da bi bilo prikladnije da zakonodavac, u skladu s terminologijom čl. 110. i 111. u čl. 223. st. 6. koristi izraz «ubije», umjesto «usmrti».

(6) Ako počinitelj prigodom počinjenja kaznenog djela iz stavka 1., 2., 3. i 4. ovoga članka s namjerom usmrti jednu ili više osoba, kaznit će se kaznom zatvora najmanje deset godina ili kaznom dugotrajnog zatvora.

(7) Smatra se da je zrakoplov u letu od trenutka kada su nakon završetka ukrcavanja sva vanjska vrata zatvorena do trenutka kada jedna od ovih vrata budu otvorena radi iskrcavanja. U slučaju prisilnog spuštanja, smatra se da let traje sve dok nadležno tijelo ne preuzme na sebe brigu o zrakoplovu, osobama i imovini na njemu.

22 Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013., str. 293.

23 Ibid, str. 293 i 294.

24 O kombinacijama oblika krivnje kod odgovornosti za težu posljedicu v. Novoselec – Bojanić, Opći dio kaznenog prava, Zagreb, 2013., str. 257 – 259.

3. 2. UGROŽAVANJE PROMETA OPASNOM RADNOM ILI SREDSTVOM (ČL. 224. 25)

Ovaj članak obuhvaća ugrožavanje svih vrsta prometa u slučaju kada ugrožavanje čine osobe koje nisu sudionici u prometu. Takav oblik ugrožavanja u stručnoj literaturi se još susreće i pod nazivom ugrožavanja «izvana». Ovakvi postupci i radnje smatraju se težim oblikom ugrožavanja javnog prometa od napada «iznutra» pa su za njih propisane i strože kazne, a ugrožavanje se kažnjava i kad nije dovelo do povrjeđivanja.

Tijekom izrade zakonskog teksta javljala su se mišljenja o tome kako ovo kazneno djelo nije bilo potrebno s obzirom na to da su ti postupci već obuhvaćeni kaznenim djelima uništenja, oštećenja ili zlouporabe znakova za opasnost (čl. 218.), odnosno teškim kaznenim djelima protiv opće sigurnosti (čl. 222.). Zakonodavac se ipak odlučio normirati ovo djelo, smatrajući pogrešnim podvoditi ovdje opisana ponašanja pod čl. 218. i 222. Sva kaznena djela protiv sigurnosti prometa trebaju biti smještena u okviru iste glave, posebno ako se ima u vidu da čl. 218. ne govori o opasnim radnjama u prometu. Uz to, pobližim opisivanjem tih radnji, na način kako je to učinjeno u čl. 224., ostvaruje se načelo određenosti kaznenog zakona.²⁶

3. 3. UGROŽAVANJE POSEBNIH VRSTA PROMETA (ČL. 225.27)

Regulacija posebnih vrsta prometa kao što su zračni, brodski, željeznički ili promet žičarom bila je nužna u našem zakonodavstvu. Kako je istaknuto niže (v. pod 2.), KZRH je poznavao

25 čl. 224. KZ:

- (1) Tko uništi, ošteti, ukloni ili na bilo koji način učini neuporabljivim ili neuočljivim znak ili napravu koja služi za sigurnost željezničkog, morskog, vodenog ili zračnog prometa, kaznit će se kaznom zatvora do jedne godine.
- (2) Tko uništi, ošteti, ukloni ili učini neuporabljivim ili neuočljivim znak, napravu ili prometni uređaj koji služi za sigurnost bilo koje vrste prometa ili postavlja prepreke, daje lažne obavijesti, znakove ili signale ili na drugi način ugrozi promet i time izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili imovinu velikih razmjera, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.
- (3) Tko kazneno djelo iz stavka 2. ovoga članka počini iz nehaja, kaznit će se kaznom zatvora do tri godine.
- (4) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena teška tjelesna ozljeda neke osobe ili imovinska šteta velikih razmjera, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do deset godina.
- (5) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od tri do petnaest godina.
- (6) Ako je kaznenim djelom iz stavka 3. ovoga članka prouzročena teška tjelesna ozljeda neke osobe ili imovinska šteta velikih razmjera, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.
- (7) Ako je kaznenim djelom iz stavka 3. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do deset godina.

26 Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013., str. 295.

27 čl. 225. KZ:

- (1) Sudionik u zračnom, brodskom ili željezničkom prometu ili prometu žičarom koji kršenjem propisa o sigurnosti prometa tako ugrozi promet da izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu velikih razmjera, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.
- (2) Tko kazneno djelo iz stavka 1. ovoga članka počini iz nehaja, kaznit će se kaznom zatvora do tri godine.
- (3) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena teška tjelesna ozljeda neke osobe ili imovinska šteta velikih razmjera, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do deset godina.
- (4) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od tri do petnaest godina.
- (5) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena teška tjelesna ozljeda neke osobe ili imovinska šteta velikih razmjera, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.
- (6) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do deset godina.
- (7) Brodski promet podrazumijeva plovidbu morem ili unutarnjim vodama brodom, ratnim brodom, jahtom, brodicom ili drugim plovilom.

ovu vrstu kaznenopravne zaštite. Navedene vrste prometa traže pojačani nadzor i strože kriterije kažnjavanja jer se radi o vrstama prometa u kojima nesreće izazivaju puno veći broj žrtava. Upravo zbog tog razloga pribjeglo se kažnjivosti i u slučajevima ugrožavanja bez posljedica. Slijedom toga, u slučajevima u kojima dolazi do posljedice, kazne su više nego u slučaju ugrožavanja cestovnog prometa. Smatramo takvo rješenje opravdanim, posebice ako se uzme u obzir da su se posljednjih godina u RH događale nesreće u željezničkom prometu s više ljudskih žrtava. I ovo rješenje ima svoje uzore u njemačkom i slovenskom zakonodavstvu (§ 315a njemačkog, odnosno čl. 325. slovenskog KZ-a).²⁸

Novost u ovom članku čini i definiranje pojma brodskog prometa koji podrazumijeva plovidbu brodom, ratnim brodovima, jahtama, brodicom ili drugim plovilom, dok se pod pojmom „drugo plovilo“ smatra ono koje pripada nekom drugom plovnom objektu, za natjecanje: kanu, kajak, gondola, pedalina, daska za jedrenje i daska za jahanje na valovima. Ti pojmovi su sad usklađeni s posebnim zakonodavstvom koje regulira plovidbu brodovima.²⁹

Važno je za napomenuti kako ovaj članak omogućuje kažnjavanje „divljanja gliserima“ koje dosad nije bilo regulirano, a često je znalo imati za posljedicu teške žrtve. Ovo kazneno djelo stoji u izvjesnoj vezi s kaznenim djelom objesne vožnje, no ugrožavanje posebnih vrsta prometa, u koje ubrajamo i brodski promet, je teže kazneno djelo kod kojeg zakonodavac kažnjava i samo ugrožavanje te ne traži posljedicu kao uvjet za postojanje tog kaznenog djela.³⁰

3. 4. OBJESNA VOŽNJA U CESTOVNOM PROMETU (ČL. 226.³¹)

Objesna vožnja u cestovnom prometu predstavlja možda i najznačajniju novost u kaznenopravnoj zaštiti prometa u KZ-u. Za razliku od ranije opisanih djela, ovdje se kažnjavaju oblici ponašanja koji su vrlo česti u svakodnevnom životu i koji su do sada bili tretirani u okvirima prekršajne odgovornosti. Stoga ne čudi da je uvođenje ovog djela u domaći kaznenopravni sustav izazvalo veliko zanimanje javnosti. Kod njega najviše dolazi do izražaja odustajanje od prijašnje dekriminalizacije i zaoštavanje represije u području kaznenopravne zaštite prometa. Odgovarajuća kaznena djela postoje i u njemačkom (§ 315c) te slovenskom (čl. 324.) KZ-u.

Novi zakon uvodi pojam «objesti», koji do sada nije bio sadržan u zakonskom tekstu. U dijelu literature objest se definira kao svojevrsna bezobzirnost u upravljanju vozilom.³² Inzistiranjem na objesnom postupanju zakonopisci su željeli ograničiti odgovornost samo na radnje počinjene s izravnom namjerom.³³ Ovdje treba upozoriti da pojam objesti u kontekstu prometnih delikata nije posve nepoznat hrvatskoj sudskoj praksi. Naime, sudska praksa je do sada, u pravilu, smatrala da je kazneno djelo izazivanja prometne nesreće iz bivšeg čl. 272. KZ/97 počinjeno s namjerom u slučajevima tzv.

²⁸ Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013., str. 296.

²⁹ Ibid, str. 297.

³⁰ Ibid.

³¹ čl. 226. KZ:

„Sudionik u cestovnom prometu koji iz objesti teško krši propise o sigurnosti prometa vozeći u stanju nesposobnosti za vožnju izazvanom trošenjem alkohola uz koncentraciju od najmanje 1,50 g/kg alkohola u krvi, ili droge ili psihoaktivnih lijekova, ili vozeći u zabranjenom smjeru, ili pretječući na nepreglednom mjestu kolonu vozila, ili vozeći brzinom koja prelazi pedeset km/h iznad dopuštene u naseljenom mjestu ili području s naznačenim ograničenjem brzine i time izazove opasnost za život ili tijelo ljudi, kaznit će se kaznom zatvora do tri godine.“

³² <http://www.znet.hr/2011/10/sime-pavlovic-objesti-je-svojevrsna-neobuzdanost-i-bezobzirnost-u-upravljanju-vozilom/>; 10. 6. 2013.

³³ Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013., str. 297.

bezobzirne vožnje, koja se definirala kao «objesno i grubo kršenje prometnih propisa» (VSH, I KZ-1130/72). Pod objest su se podvodili slučajevi poput pretjecanja u naseljenom mjestu kad u susret dolazi teretno vozilo, vožnja drastično preko ograničenja, nezaustavljanje na pješačkom prijelazu kad se vozilo iz suprotnog smjera zaustavilo da propusti pješaka i sl.³⁴ Zanimljivo je da su takvi primjeri u praksi gotovo uvijek kvalificirani kao slučajevi neizravne namjere³⁵ pa nije sasvim jasno zašto bi se kod objesne vožnje inzistiralo isključivo na izravnoj namjeri. Smatramo da bi trebalo prihvatiti i mogućnost počinjenja ovog djela s neizravnom namjerom, što bi značilo da počinitelj pristaje na ugrožavanje prometa na objestan način. U suprotnom, mogle bi se javiti poteškoće u dokazivanju.

Ovo kazneno djelo je vrlo značajno jer obuhvaća vožnju u pijanom stanju koja dosad nije bila posebno regulirana, iako se alkohol najčešće ističe kao dominantan problem sa stajališta prometnih nesreća. Prema Statističkom pregledu MUP-a za 2012. godinu nadzorom prometa utvrđen broj alkoholiziranih vozača u toj godini iznosi 40 588.³⁶ Takve i slične brojke su zastrašujuće te je ovakva regulacija, koja kažnjava i samo ugrožavanje, bila neizbježna. Slijedom toga, svaka osoba koja ugrozi promet čineći neko od djela opisanih u čl. 226. KZ-a podložna je kaznenom progono bez obzira na to je li taj postupak izazvao kakvu posljedicu. Kazneno djelo postoji i kad je ugrožen život ili tijelo samo jednog čovjeka, ali ne i samog počinitelja kaznenog djela. Ugrožavanje i izazivanje opasnosti nastaje u onom trenu kada počinitelj više nije u mogućnosti vladati prometnom situacijom.³⁷ Ovo se djelo ipak razlikuje od odgovarajućeg prekršaja po tome što se ovdje traži konkretno ugrožavanje.³⁸

Oblici objesne vožnje su taksativno navedeni u čl. 226. KZ-a. To znači da onaj oblik ugrožavanja prometa koji ne možemo podvesti pod jedan od u zakonu opisanih ne može biti okvalificiran kao objesna vožnja u smislu KZ-a. Na taj je način zakonodavac ovo djelo ograničio i objektivno, samo na «drastične oblike kršenja prometnih propisa» kad nisu nastupila određena povrjeđivanja kao posljedice.³⁹ Iz tog obrazloženja se, međutim, ne vidi kojim se kriterijem rukovodio zakonodavac kad je uvrstio baš te oblike kršenja prometnih propisa u biće ovog djela. Možemo primijetiti da ovakav oblik kazničke metode do sada nije bio svojstven hrvatskom kaznenom pravu. Neki autori kritiziraju ovakvo zakonsko rješenje ukazujući da iz svakodnevnih životnih situacija proizlazi kako postoje još brojniji i teži oblici ugrožavanja prometa. Primjerice, upravljanje u stanju umora, bolesti, upravljanje vozilom bez ikakva iskustva itd. Isti autori također prigovaraju i ograničenosti ovog kaznenog djela samo na cestovni promet iz čega proizlazi kako se sudionik neke druge vrste prometa neće dovesti u opasnost da bude kažnjen za objesnu vožnju bez obzira na to što je svojim postupcima možda ugrozio život ili tijelo nekog drugog čovjeka što možda može dovesti i do težih posljedica nego što su one u cestovnom prometu.⁴⁰ Potonji prigovor držimo opravdanim jer smatramo da tu prazninu ne bi bilo moguće popuniti pozivom na čl. 225. To bi predstavljalo oblik zabranjene analogije.

U pogledu odnosa kaznenih djela objesne vožnje u cestovnom prometu i izazivanja prometne nesreće u cestovnom prometu (v. dalje, pod 3. 5.), valja reći kako, po našem

³⁴ Za više o tome v. Novoselec, Posebni dio kaznenog prava, Zagreb, 2007., str. 302.

³⁵ Ibid, str. 301.

³⁶ http://www.mup.hr/UserDocsImages/statistika/2013/statistika_2012_3.pdf; 10. 6. 2013.

³⁷ <http://www.znet.hr/2011/10/sime-pavlovic-objesti-je-svojevrsna-neobuzdanost-i-bezobzirnost-u-upravljanju-vozilom/>; 10. 6. 2013.

³⁸ Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013., str. 297.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ <http://www.znet.hr/2011/10/sime-pavlovic-objesti-je-svojevrsna-neobuzdanost-i-bezobzirnost-u-upravljanju-vozilom/>; 10. 6. 2013.

mišljenju, ta djela stoje u odnosu prividnog stjecaia na temelju konsumpcije pa će potonje djelo kao teže uvijek isključiti odgovornost za objesnu vožnju, koja će u tom slučaju predstavljati nekažnjivo prethodno djelo. Ipak bi objijest trebalo tretirati kao otegotnu okolnost pri odmjeravanju kazne.⁴¹

3. 5. IZAZIVANJE PROMETNE NESREĆE U CESTOVNOM PROMETU (ČL. 227.⁴²)

Prema novom zakonskom uređenju, kaznenim djelom izazivanja prometne nesreće štiti se isključivo sigurnost cestovnog prometa i to isključivo od sudionika u prometu. Time je zakonodavac u cijelosti realizirao zamisao o jasnom razgraničenju prometnih djela prema kriteriju tko je počinitelj i o kojoj se vrsti prometa radi. Za postojanje ovog kaznenog djela je i prema novom KZ-u potreban nastup teške tjelesne ozljede ili imovinske štete velikih razmjera.

Koncepcijski ovo djelo odgovara starom kaznenom djelu izazivanja prometne nesreće iz čl. 272. KZ/97, ali su predviđene i određene novosti. Uz veće navedene promjene koje se odnose na vrstu prometa i krug počinitelja, izmijenjeni su i pojedini dijelovi zakonskog opisa. Izostavljen je termin «prometna nesreća». To je učinjeno kako bi se pojednostavila ranija regulacija koja je mogla dovesti do pogrešnog tumačenja da teška tjelesna ozljeda i imovinska šteta velikih razmjera moraju biti obuhvaćene počiniteljevom namjerom. Kako takvo rješenje nije dogmatski održivo, novi je propis razjasnio da je temeljna posljedica ovog djela konkretno ugrožavanje prometa koje se sastoji u izazivanju opasnosti za život ili tijelo ljudi ili imovinu većeg opsega. Samo ta posljedica može biti obuhvaćena namjerom (ili nehajem), dok glede težih posljedica (teške tjelesne ozljede i imovinske štete) mora uvijek postojati nehaj. Inače, prema najnovijem shvaćanju Kaznenog odjela VSRH od 27. 12. 2012., imovinska šteta velikih razmjera kod ovog kaznenog djela postoji kad vrijednost imovinske štete prelazi 600.000,00 kn.⁴³ Čini nam se da će ovako visoko postavljena granica imovinske štete velikih razmjera umanjeti praktičnu važnost ove okolnosti.

Nova odredba uvodi i novu kvalifikatornu okolnost u vidu osobito teške tjelesne ozljede, za koju je propisana osjetno stroža kazna od jedne do osam godina zatvora (za temeljni oblik, koji podrazumijeva običnu tešku tjelesnu ozljedu je od jedne do pet godina). Pitanje je je li tolika razlika opravdana ako se uzme u obzir da je u oba slučaja teža posljedica obuhvaćena

41 Za tretiranje objijesti kao otegotne okolnosti v. i u Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013., str. 298.

42 čl. 227. KZ RH NN/12:

- (1) Sudionik u cestovnom prometu koji kršenjem propisa o sigurnosti prometa izazove opasnost za život ili tijelo ljudi ili za imovinu velikih razmjera, pa zbog toga prouzroči tešku tjelesnu ozljedu druge osobe ili imovinsku štetu velikih razmjera, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.
- (2) Ako je kazneno djelo iz stavka 1. ovoga članka počinjeno iz nehaja, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora do tri godine.
- (3) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena drugoj osobi osobito teška tjelesna ozljeda, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.
- (4) Ako je kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od tri do dvanaest godina.
- (5) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena drugoj osobi osobito teška tjelesna ozljeda, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora u trajanju od šest mjeseci do pet godina.
- (6) Ako je kaznenim djelom iz stavka 2. ovoga članka prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora od jedne do osam godina.

43 Za više o opisanim promjenama usp. Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013., str. 299.

počiniteljevim nehajem i da je oblik teške tjelesne ozljede zapravo stvar slučaja. S druge strane, upitno je i je li bilo opravdano propisati za temeljni oblik ovog kaznenog djela kaznu od šest mjeseci do pet godina ako se ima u vidu da je ista kazna propisana i za kazneno djelo teške tjelesne ozljede iz čl. 118. KZ-a. Naime, kod izazivanja prometne nesreće je u pitanju dvojstvo povrijeđenih dobara pa bi se ta djela svakako trebala tretirati strože od odgovarajućih djela protiv života i tijela.⁴⁴ Povišene su kazne za smrtnu posljedicu, ali se i dalje ne pravi razlika prema tome radi li se o smrti jedne ili više osoba, nego je to pitanje ostavljeno na rješavanje sudu u sferi odmjeravanja kazne. Smatramo da bi to ipak trebalo jasnije razgraničiti na zakonskoj razini.

4. ZAKLJUČAK

Novo hrvatsko prometno kazneno pravo donosi značajne promjene. Uređenje ove problematike u okviru posebne glave, značajno proširenje kruga kaznenih djela i protezanje kaznenopravne zaštite i na situacije objesne vožnje jasan su znak kako je zakonodavac prepoznao veliku društvenu opasnost ovih kaznenih djela.

Smještanjem svih kaznenih djela ove vrste u jednu glavu kaznenih djela protiv sigurnosti prometa dobilo se na preglednosti i sustavnosti te je jasno označen primarni objekt zaštite. Stoga tu promjenu svakako treba pozdraviti. Jasno razgraničenje kaznenopravne zaštite s obzirom na vrstu prometa predstavlja povratak hrvatskoj kaznenopravnoj tradiciji. Kako smo u prvom dijelu ovog rada i prikazali, takvo rješenje je u našem sustavu bilo prisutno sve do 1998. godine, kada je bez valjanog obrazloženja ukinuto. Zato je i ovaj potez zakonodavca zaslužio odobravanje. Isto vrijedi i za razgraničavanje zaštite s obzirom na okolnost radi li se o napadu «izvana» ili «iznutra». Na taj način se u većoj mjeri ostvaruje načelo *lex certa* te se doprinosi pravnoj sigurnosti.

Uvođenje kaznenog djela objesne vožnje u cestovnom prometu smatramo vrlo važnim za hrvatsko kazneno pravo. Ovim kaznenim djelom značajno se proširuje domet kaznenopravne zaštite cestovnog prometa, što je od velikog značenja za sigurnost društva i ispunjenje preventivne zadaće kaznenog prava. Osim toga, ovo djelo svojstveno je i suvremenim zakonodavstvima poput njemačkog. Iako će ono u praksi jamačno naići na određene poteškoće u primjeni, držimo ga velikim korakom naprijed.

Na temelju iznesenog, možemo zaključiti da je novim KZ-om ovaj važni dio kaznenog prava osuvremenjen i približen razvijenim europskim zakonodavstvima. Također, možemo reći da je kaznenim djelima protiv sigurnosti prometa posvećeno puno veće značenje nego u starom zakonodavstvu, zbog čega vjerujemo da će u bližoj budućnosti još više porasti udio ovih djela u statistikama pravomoćnih presuda. Pozitivni dojam ne mogu umanjiti niti sitne proturječnosti u koje je zakonodavac na nekim mjestima upao i koje smo istaknuli u odgovarajućim dijelovima ovog rada. Vjerujemo da će novo uređenje staviti hrvatsku sudsku praksu pred nove izazove te će biti važno vidjeti kako će praksa tim izazovima odgovoriti. O nekima od tih izazova, poput pitanja stjecaia ili pitanja oblika krivnje, iznijeli smo i naše stavove. U tom kontekstu, ovaj rad predstavlja skromni doprinos problematici prometnih kaznenih djela, koji treba poslužiti prvenstveno kao poticaj intenzivnijem razvoju stručne i znanstvene debate u ovom vrlo važnom području.

44 Na taj problem je u hrvatskoj literaturi već upozoravao Novoselec, vezano uz KZ/97. V. Novoselec u Novoselec (ur.), Posebni dio kaznenog prava, Zagreb, 2007., str. 297.

LITERATURA

Udžbenici i članci:

1. Bačić, Što bi se trebalo mijenjati u posebnom dijelu KZ SR Hrvatske, Naša zakonitost, 2-3/89
2. Bačić, Marginalije uz novi Kazneni zakon, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, 1/1998
3. Bačić - Šeparović, Krivično pravo – posebni dio, Zagreb, 1997.
4. Kobe, Krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja u sudskoj praksi i krivičnopravnoj teoriji, Jugoslovenska revija za kriminologiju i kazneno pravo, 1/1964.
5. Mršić-Orehovec, Prometna kaznena djela, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, 2/2010
6. Novoselec, Novo hrvatsko prometno pravo, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, 2/1997, str.439.
7. Novoselec (ur.), Posebni dio kaznenog prava, Zagreb, 2007.
8. Novoselec - Bojanić, Opći dio kaznenog prava, Zagreb, 2013.
9. Piškorec, 8. radionica: Novo kazneno djelo izazivanja prometne nesreće, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, 1/1998
10. Turković i dr., Komentar Kaznenog zakona, Zagreb, 2013.

Web izvori:

1. <http://www.znet.hr/2011/10/sime-pavlovic-obijesti-je-svojevrsna-neobuzdanost-i-bezobzirnost-u-upravljanju-vozilom/>
2. http://www.mup.hr/UserDocsImages/statistika/2013/statistika_2012_3.pdf

Igor Vuletić, LL.D, assistant professor, Chair of Criminal Law, Faculty of Law in Osijek
Klara Dumančić, 5th year student, Faculty of Law in Osijek

NEW CONCEPT OF CRIMINAL LAW PROTECTION OF TRAFFIC IN CROATIAN CRIMINAL LAW

Summary

The analysis of crime rate in Croatia has shown that traffic delinquency takes up the leading position. Significant danger for the society from such behaviour as well as an aspiration to harmonize Croatian criminal law with European standards have motivated Croatian legislator to a substantial reform of criminal acts in traffic in the new Criminal Code.

In spite of the fact that theoretically and in practice it is a significant issue it has been relatively less covered in the recent Croatian scientific literature. In order to give contribution to resolving this problem area the authors analyse the essential points of the former development of the criminal law regulation concerning traffic delinquency in Croatia and then present and critically deal with new legal solutions, bearing in mind particular cases of the recent Croatian court rulings.

Key words: Traffic, traffic accident, causing, causality, intention and negligence, expertise, consequence, damage, reform, traffic delinquency, traffic safety

*Dr. jur. Igor Vuletić, Dozent am Lehrstuhl für Strafrecht der Fakultät für Rechtswissenschaften, Osijek
Klara Dumančić, Studentin am 5. Studienjahr der Fakultät für Rechtswissenschaften, Osijek*

NEUE KONZEPTION DES STRAFRECHTLICHEN SCHUTZES DES VERKEHRS IM KROATISCHEN STRAFRECHT

Zusammenfassung

Mit Rücksicht auf die Kriminalitätsrate in der Republik Kroatien im Laufe der Jahre ist es ersichtlich, dass die Delinquenz im Verkehr in der Regel eine der führenden Positionen hält. Solche Verhaltensweisen stellen eine gesellschaftliche Gefahr dar, wie auch einen Versuch, kroatisches Strafrecht in Einklang mit europäischen Standards zu modernisieren. Das hat den kroatischen Gesetzgeber auf eine große Reform der Straftaten innerhalb des neuen Strafgesetzes angeregt.

Obwohl es sich um einen Rechtsgebiet handelt, dass nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch sehr wichtig ist, ist dieses Thema in der einheimischen Fachliteratur relativ schwach vertreten. Mit dem Wunsch, ihren Beitrag zur Erörterung dieser Problematik zu leisten, weisen die Autoren in dieser Arbeit zunächst auf wesentliche Merkmale der Entwicklung strafrechtlicher Regelung der Verkehrsdelinquenz in Kroatien hin, wonach neue gesetzliche Lösungen dargestellt und kritisch analysiert werden, in Hinblick auf einige Fälle aus der neueren kroatischen Gerichtspraxis.

Schlüsselwörter: der Verkehr, der Verkehrsunfall, die Herbeiführung, die Kausalität, Vorsatz und Fahrlässigkeit, das Gutachten, die Folge, der Schaden, die Reform, die Verkehrsdelinquenz, die Verkehrssicherheit

*Dr. sc. Damir Juras, Ministarstvo unutarnjih poslova
Diana Jakšić, dipl. iur., Policijska uprava splitsko-dalmatinska*

Stručni rad
UDK: 624.4:33>(497.5)
342.9:623.4>(497.5)

ODOBRENJE ZA NABAVU ORUŽJA

Sažetak: U radu se navode i objašnjavaju zakonski uvjeti za izdavanje odobrenja za nabavu oružja fizičkoj ili pravnoj osobi, te postupak oduzimanja oružja, streljiva i isprava o oružju od fizičke ili pravne osobe koja prestane ispunjavati neke od zakonom propisanih uvjeta. Uz pojedine zakonske institute prikazana je i relevantna, većim dijelom neobjavljena, sudska praksa. Tijelo nadležno za izdavanje odobrenja za nabavu oružja i oduzimanje oružja u upravnom postupku je policijska postaja odnosno policijska uprava prema mjestu prebivališta odnosno sjedišta podnositelja zahtjeva, čije rješenje u prvom stupnju je upravni akt, a o njemu u drugom stupnju odlučuje Povjerenstvo za žalbe koje imenuje Vlada Republike Hrvatske. Autori smatraju da je oružje opasna stvar i da je zakonodavac s razlogom propisao: stroge uvjete za njegovo posjedovanje i odredbe koje omogućuju brzu reakciju nadležnog tijela kako bi se spriječila zloropaba oružja. Statistički podaci, objavljeni u radu, potvrđuju da veliki broj osoba legalno posjeduje oružje, kao i da određeni broj osoba ne ispunjava uvjete za dobivanje odobrenja za nabavu oružja odnosno da određeni broj osoba tijekom vremena prestane ispunjavati uvjete za posjedovanje oružja.

Ključne riječi: oružje, oružni list, policija, upravni akt

1. UVOD

Oružje je opasna stvar i često sredstvo izvršenja kaznenih djela i prekršaja pa zakonodavac s razlogom propisuje obvezu ispunjavanja više uvjeta kako bi fizičke ili pravne osobe mogle dobiti odobrenje za nabavu oružja i takvo oružje držati u svom posjedu. Zakonodavac razlikuje 4 kategorije oružja (A, B, C i D), a za nabavu oružja B kategorije zahtijeva dobivanje prethodnoga odobrenja (čl. 6. i 7. Zakona o oružju¹).

Građani i pravne osobe mogu nabavljati oružje B kategorije ako ispunjavaju opće i posebne uvjete propisane čl. 10. odnosno čl. 16. ZO-a.

Policija je građanima i pravnim osobama dužna oduzeti oružje za koje imaju odobrenje ako prestanu ispunjavati neki od uvjeta propisanih zakonom (čl. 44. ZO-a).

Oružje B kategorije je:

1. poluautomatsko ili repetirajuće kratkocijevno vatreno oružje,
2. jednostrijelno kratkocijevno oružje sa središnjom udarnom iglom,
3. jednostrijelno kratkocijevno oružje s rubnim paljenjem, ukupne dužine do 28 cm,

¹ Zakon o oružju, Narodne novine (u nastavku teksta: NN), broj 63/07, 146/08, 59/12, u nastavku teksta: ZO