

СПЕЦИФИЧНОСТИ И ОБИЉЕЖЈА КРИВИЧНОГ ДЈЕЛА УГРОЖАВАЊЕ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА СА ПРАКТИЧНИМ ПОСТУПАЊЕМ ПОЛИЦИЈСКИХ СЛУЖБЕНИКА

Прегледни научни рад

DOI: 10.5937/zurbezkrim2202061D	COBISS.RS-ID 137241345	УДК 343.232:656.1):351.741
---------------------------------	------------------------	----------------------------

Александар Ђекић¹

Министарство унутрашњих послова Републике Српске, Управа за полицијску обуку

Апстракт: У савременом друштву саобраћај представља једну од основних људских потреба. Саобраћај је свакодневна људска дјелатност, а која се огледа кроз промјену положаја људи, ствари или саопштења. Циљ државе јесте остваривање повољног стања безбједности, а самим тим и безбједности саобраћаја, односно упостављање саобраћаја уз што мање негативне ефекте. С друге стране, у циљу уређења и унапређења безбједности јавног саобраћаја развијена је област саобраћајног права. Саобраћајним правом се регулише основа одвијања и учествовања у јавном саобраћају, као и саобраћајни деликти као основни облици небезбједности саобраћаја. Кршењем саобраћајних прописа долази до проузроковања одређених посљедица, чак и посљедица по живот, здравље и тјелесни интегритет учесника у саобраћају или наступања материјалне и нематеријалне штете. Стога, у циљу повећања нивоа безбједност саобраћаја савременим правним системом превиђена је прекршајноправна и кривичноправна заштита јавног саобраћаја. У овоме раду биће представљена кривичноправна заштита јавног саобраћаја кроз прописивање кривичног дјела угрожавање јавног саобраћаја, специфичности и обиљежја тог кривичног дјела у односу на друга кривична дјела и практична поступања у раду полиције у погледу овог кривичног дјела.

Кључне ријечи: кривично дјело, јавни саобраћај, полиција, безбједност саобраћаја, угрожавање.

УВОД

Још од првих људских насеобина саобраћајна дјелатност постала је посебна за човјека. Саобраћајна дјелатност настала је као потреба човјека и у тијесној је вези са развојем цијелокупног друштва. У теорији постоје разне дефиниције у погледу самог саобраћаја и саобраћајне дјелатности. Овдје је

¹ Александар Ђекић, МА, запослен у Министарству унутрашњих послова, Управа за полицијску обуку. Имејл: djekic.96@hotmail.com

потребно истаћи да саобраћај и саобраћајна дјелатност нису исто. Саобраћај је организовано кретање саобраћајних јединица саобраћајним путевима (Липовац, 2008: 15). У оваквом начину дефинисања саобраћаја садржани су сви елементи и то саобраћајне јединице које чине превозна средства, затим саобраћајни пут је површина по којој се одвија саобраћај, односно посебно изграђене и за саобраћај намјењене површине и организованост, односно уређеност одвијања саобраћаја кроз законску регулативу. Поред свих предности у саомом постојању саобраћаја и саобраћајне дјелатности, постоје и одређени негативни ефекти. У теорији се развила и посебна научна дисциплина под називом безбједност саобраћаја, а којој је циљ проучавање и проналажење најбољих механизма за безбједно одвијање саобраћаја уз што мање негативне ефекте. Безбједност саобраћаја можемо посматрати као један друштвени феномен којим се може управљати, ради постизања одређених циљева. Основни облици небезбједности саобраћаја јесу саобраћајни деликти. Саобраћајне деликте можемо посматрати као прекршаје против јавног саобраћаја које чине учесници у саобраћају, а услед којих може доћи до наступања саобраћајних незгода као највеће друштвено штетне појаве у погледу безбједности у саобраћају.

Безбједност грађана један је од основних циљева и задатака сваке државе, а што представља један од услова за стабилност друштва. Са развојем друштва дошло је до успостављања разних и многобројних механизма који се користе за заштиту најважнијих вриједности у свим облицима живота. Такав један механизам јесте заштита која се остварује кривичноправним законодавством. Успостављено и уређено кривичноправно законодавство у једном друштву има задатак заштите најзначајнијих облика друштвених добара и одређених вриједности у датом друштву. Таква заштита постиже се предвиђањем и прописивањем одређених радњи и понашања човјека као кривичних дјела, као и прописивања санкција за таква понашања и начина њиховог изрицања и извршавања. Оваква функција кривичноправног законодавства са научног аспекта је предмет кривичног права. Приликом одређивања појма кривичног права истакнуто је да се појам кривичног права употребљава у двојаким значењима. Једно се користи за означавање једне гране права као система важећих кривичноправних норми, а други за означавање једне научне дисциплине – науке кривичног права (Бабић, 2014: 27). Поред претходно описаног, у потпуности се кривичноправна заштита остварује спровођењем одређеног поступка према лицу које је извршило кривично дјело, а чиме се бави кривичнопроцесно право.

Управо у циљу повећања нивоа безбједности јавног саобраћаја и заштите људи, у кривичноправном законодавству Републике Српске, прописана су кривична дјела против безбједности јавног саобраћаја. У оквиру посебне главе Кривичног законика Републике Српске² прописана су кривична дјела и то: чл. 402 угрожавање јавног саобраћаја, чл. 403 угрожавање посебних видова саобраћаја, чл. 404 угрожавање јавног саобраћаја опасном радњом или

² Кривични законик Републике Српске (Службени гласник РС, број 64/14, 15/21).

средством, чл. 405 несавјесно вршење надзора над јавним саобраћајем и чл. 406 непружање помоћи лицу повријеђеном у саобраћајној незгоди. Сасвим је оправдано прописивање ове врсте кривичног дјела, с обзиром на то да се у погледу стања страдања људи и имовине, ова врста кривичног дјела може посматрати и као најтежа.

Посматрајући кривична дјела ове главе Кривичног законика, у пракси су најчесталија и највише евидентирана кривична дјела угрожавање јавног саобраћаја. У наредном тексту овога рада биће представљена основа овог кривичног дјела како је прописано важећим кривичноправним прописом у Републици Српске, специфичности и обиљежја у односу на друга кривична дјела и практично поступање код ове врсте кривичног дјела.

КРИВИЧНО ДЈЕЛО УГРОЖАВАЊЕ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА У КРИВИЧНОМ ЗАКОНОДАВСТВУ РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Кривично дјело угрожавање јавног саобраћаја прописано је у чл. 402, главе тридесет један, кривична дјела против безбједности јавног саобраћаја, Кривичног законика Републике Српске. Поменуто кривично дјело прописано је у једном члану кроз пет ставова и за њега је прописан основни облик, као и три тежа квалификаторна облика. Основни облик кривичног дјела прописан у ст. 1 гласи: Учесник у саобраћају на путевима који се не придржава саобраћајних прописа и тиме угрози јавни саобраћај да доведе у опасност живот људи, па услед тога код другог напусти тешка тјелесна повреда, казниће се казном затвора од шест мјесеци до пет година.

Тежи квалификовани облик овог кривичног дјела прописан је истим чланом кроз став два, а он гласи: Извршилац кривичног дјела из ст. 1 овога члана који је приликом извршења био под утицајем алкохола преко 1,50 г/кг алкохола у крви или под утицајем наркотичких средстава или који је возио брзином која прелази 50 km/h изнад допуштене брзине, казниће се казном затвора од једне до осам година и казном одузимања возачке дозволе.

Ставом три истог члана прописана је могућност изрицања новчане казне или казне затвора до три године оном учиниоцу кривичног дјела који је из нехата извршио кривично дјело из ст. 1.

Истим чланом прописана су још два квалификована облика овог кривичног дјела. Тежи облик постоји ако је услед дјела из ст. 1. и 2 наступила смрт једног или више лица, учинилац дјела из ст. 1 казниће се казном затвора у распону од двије до дванаест година и казном одузимања возачке дозволе, а за дјело из ст. 2 казниће се казном затвора од три до петнаест година и казном одузимања возачке дозволе. Такође, у ст. 5 истог члана прописана је већа санкција за учиниоца кривичног дјела из става 1 у случајевима ако наступи смрт једног лица, и то казна затвора од једне до осам година и казна одузимања возачке дозволе.

На основу претходно изнесеног начина на који је прописано кривично дјело угрожавање јавног саобраћаја, може се закључити да се ради о једној посебној врсти кривичног дјела чији циљ је безбједно одвијање јавног саобраћаја.

Одредбама чл. 402 за све облике овог кривичног дјела прописана је могућност изрицања казне затвора и казне одузимања возачке дозволе.³

Ова врста кривичног дјела разликује се у односу на друга кривична дјела по више карактеристика, а о чему ће бити више ријечи у наредном излагању.

СПЕЦИФИЧНОСТИ И ОБИЉЕЖЈА КРИВИЧНОГ ДЈЕЛА УГРОЖАВАЊЕ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА У ОДНОСУ НА ДРУГА КРИВИЧНА ДЈЕЛА

Кривично дјело угрожавање јавног саобраћаја доста се разликује у односу на друга кривична дјела по више обиљежја. Радња извршења овог кривичног дјела састоји се у непоступању по прописима о безбједном учешћу у јавном саобраћају од стране учесника у саобраћају. Радња извршења овог кривичног дјела састоји се у поступању противно прописима који имају за циљ да обезбиједи нормално, несметано и безбједно одвијање јавног саобраћаја. Основна два прописа која се директно примјењују код радње извршења овога кривичног дјела су Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ⁴ и Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске.⁵ Извршење овог кривичног дјела састоји се у непридржавању саобраћајних прописа и обухвата различите дјелатности и понашања која представљају повреде тих прописа. Дакле, радњом извршења овога дјела обухваћено је свако поступање учесника у саобраћају које је супротно прописима о саобраћају на путевима. То даје бланкетни карактер овом кривичном дјелу, јер кривични законик не одређује облике његовог вршења, већ они произлазе из забрана и упутстава које за учесника у саобраћају на путевима садрже одговарајући саобраћајни прописи. Ти прописи су многобројни и садржани су законима, затим уредбама, правилницима и другим прописима (Бабић, 2014: 434). Специфичност овог кривичног дјела у односу на друга, када је у питању радња извршења, огледа се у томе да се она предузима у јавном саобраћају од стране учесника у саобраћају.

Посљедица овог кривичног дјела јесте угрожавање јавног саобраћаја, којом се ствара опасност по живот људи. Посљедица је конкретна опа-

3 До 2017. године забрана управљања моторним возилом била је прописана као мјера безбједности предвиђена за извршиоца ове врсте кривичног дјела. Ступањем на снагу тренутно важећег Кривичног законика ова мјера је прописана као казна за извршиоца кривичних дјела из области угрожавања јавног саобраћаја.

4 Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ (Службени гласник БиХ, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18).

5 Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске (Службени гласник РС, број: 63/11 и 111/21).

сност по живот или тијело људи, при чему се она изражава кроз опасност у наступању тешке тјелесне повреде или смртне посљедице по друго лице. У претходном законодавству које је важило до 2017. године, поред наведене, посљедица се изражавала и кроз наступање посљедице према имовини већег обима, односно, наступању материјалне штете веће од 3.000 КМ.⁶ За постојање посљедице потребно је да је угрожен неко други, неко друго лице као учесник у саобраћају. На примјер, дјело ће постојати и у случајевима ако је угрожено и друго лице које је било у истом возилу, као и извршилац кривичног дјела. Уколико наступе тјелесне повреде или смртна посљедица по лице које је проузроковало догађај усљед непридржавања саобраћајних прописа, тада исти догађај нема елементе кривичног дјела, него се ради о догађају са елементима прекршаја из области безбједности саобраћаја.

У погледу извршиоца кривичног дјела угрожавање јавног саобраћаја постоји специфичност по којем се оно разликује од других кривичних дјела. Извршилац овога кривичног дјела може бити само учесник у саобраћају.⁷ Извршиоци ових кривичних дјела су разна лица, лица која свакодневно учествују у саобраћају. Разлика у односу на друга кривична дјела јесте у томе што ова кривична дјела могу извршити сви грађани, односно, све групе људи, а не само лица склона вршењу кривичних дјела. Извршиоци ових кривичних дјела су примарни, ситуациони, нехатни учиниоци, неделинквентне личности. Ово кривично дјело може да изврши свако лице које се на било који начин, било којим обликом дјелатности или у било којем својству пронађе као учесник у јавном саобраћају. У пракси је веома ријетка појава да су извршиоци ових кривичних дјела лица склона вршењу других кривичних дјела, рецимо, општег криминалитета или неког другог вида криминалитета. Такође, у пракси се ријетко дешава да су извршиоци ових кривичних дјела повратници, односно, лица која су у претходном периоду већ извршила ово кривично дјело.

Ово кривично дјело у погледу кривице може се извршити са умишљањем или из нехата. За умишљајно извршење овог кривичног дјела прописана је и тежа санкција. Умишљај чини субјективну страну и постоји када је извршилац кривичног дјела био свјестан да се не придржава саобраћајних прописа и да ће усљед тога довести или да може довести у опасност живот људи, па хоће или пристаје на наступање такве посљедице. Уколико постоји више извршилаца ове врсте кривичног дјела, који су извршили једно те исто кривично дјело, кривица једног учесника не може да искључи или умањи кривицу другог кривичног дјела. Код ове врсте кривичног дјела често долази

6 Од 2017. године важећим Кривичним закоником Републике Српске овакво обилежје кривичног дјела је изостављено и само је прописан објективни услов за постојање кривичног дјела наступање тешке тјелесне повреде или смртне посљедице по друго лице.

7 Учесник у саобраћају је лице које у саобраћају на путу управља возилом или се налази у возилу или на возилу, које тјера, води или јаше животињу која се креће по путу, као и пјешак или лице које своје послове и радне задатке обавља на путу – члан 9 тачка 76 Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ (Службени гласник БиХ, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18).

и до примјене института скривљене неурачунљивости и битно смањене урачунљивости. С друге стране, у пракси је више присутно да се извршење овога дјела јавља нехатно. За нехатно извршење овог кривичног дјела прописана је блажа санкција, односно, по тежини лакша санкција. Нехат је најчешћи облик кривице овог кривичног дјела.

Посебно обиљежје овога кривичног дјела у односу на друга кривична дјела представља и мјесто извршења. За мјесто извршења овог кривичног дјела може се поћи од дефиниције саобраћајне незгоде. Саобраћајна негода је догађај на путу или који је почео на путу, у којем је учествовало најмање једно возило у покрету и у којем је једно или више лица погинуло или повријеђено или је настала материјална штета (Средић & Мамић, 2022: 7). Полазећи од ове дефиниције може се закључити да се ово кривично дјело може извршити само на путу.⁸ Пут је површина намијењена за одвијање саобраћаја. У погледу пута може се посматрати јавни пут или некатегорисани пут. Јавни пут је површина општег значаја за саобраћај, коју свако може слободно да користи под условима одређеним законом и коју је надлежни орган прогласио јавним путем, као и улица у насељу. Некатегорисани пут је површина која се користи за саобраћај по ма ком основу и који је доступан већем броју корисника (сеоски, пољски и шумски путеви, путеви на насипима за одбрану од поплава, простори око бензинских пумпи, паркиралишта и слично).⁹ Из претходно описаног видљива је специфичност кривичног дјела угрожавање јавног саобраћаја по мјесту извршења у односу на друга кривична дјела, а која је само једна од више специфичности и обиљежја.

Такође, једна од посебних карактеристика кривичног дјела угрожавање јавног саобраћаја у односу на друга прописана кривична дјела, јесте и могућност изрицања казне прописане само за то кривично дјело. Кривичним закоником Републике Српске у чл. 42¹⁰ прописане су врсте казни, а као посебна и специфична јесте казна одузимања возачке дозволе.¹¹ Казна одузимање возачке дозволе у складу са законским основном може се изрећи учиниоцу кривичног дјела угрожавање јавног саобраћаја. Оваква казна може се изрећи учиниоцу кривичног дјела у периоду од шест мјесеци до пет година, а у случајевима када је у извршењу кривичног дјела наступила смрт једног или више лица, казна се може изрећи у трајању од једне до осам година. Трајање ове врсте казне рачуна се од дана правоснажности одлуке, с тим да се у вријеме трајања казне не рачуна вријеме проведено на издр-

8 Пут је сваки јавни пут и некатегорисани пут на којем се одвија саобраћај – члан 9 тачка 10 Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ (Службени гласник БиХ, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18).

9 Члан 9 тачка 13 и 33 Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у БиХ (Службени гласник БиХ, број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18).

10 Закон о измјенама и допунама Кривичног законика Републике Српске (Службени гласник РС, број: 15/21).

11 Од 2017. године тадашњим Кривичним закоником ова казна је била прописана као казна забрана управљања моторним возилом, те је и измијењена 2021. године кроз доношење измјена и допуна поменутог законика.

жавању казне затвора. Такође, приликом изрицања условне осуде, суд може одредити опозивање условне осуде у случајевима ако осуђени буде управљао моторним возилом. Уколико ова казна буде изречена лицу које има страну возачку, таква казна се односи на забрану управљања возилом на територији Републике Српске. Поред предвиђене казне важећим законом прописана је и мјера безбједности забрана управљања моторним возилом,¹² а која је претходно била прописана као казна. Казна одузимања возачке дозволе и мјера безбједности забрана управљања моторним возилом не могу се изрећи заједно.

Мјеру безбједности забрана управљања моторним возилом одређене врсте или категорије возила, суд може изрећи учиниоцу кривичног дјела угрожавања јавног саобраћаја када постоје опасности да ће управљајући возилом поново учинити такво кривично дјело. Изрицањем овакве мјере подразумијева се одузимање возачке дозволе или забрана издавања возачке дозволе у периоду трајања изречене мјере безбједности. Трајање овакве мјере могуће је у периоду од три мјесеца до пет година од правоснажности одлуке, с тим да се вријеме проведено на издржавању казне затвора или вријеме проведено у здравственој установи не урачунава у вријеме трајања мјере. Такође, као и код казне одузимања возачке дозволе тако и код ове мјере безбједности подразумијева се забрана управљања на територији Републике Српске.

ПРАКСА ПОСТУПАЊА ПОЛИЦИЈСКИХ СЛУЖБЕНИКА У ПРЕДМЕТИМА КРИВИЧНИХ ДЈЕЛА УГРОЖАВАЊЕ ЈАВНОГ САОБРАЋАЈА

Посматрано теоријски, а и практично, постоји више начина сазнања за кривично дјело (Симоновић & Матијевић, 2007: 51). Неки од тих су: кроз редован рад полицијских органа, путем запримања пријаве полицијског органа, сазнање кроз медије, сазнање јавним поговарањем у јавности, пријавама које подноси лице које је оштећено, пријавама које подносе свједоци, пријавама које подносе државни, привредни и други друштвени субјекти, пријавама које подносе лица која остају анонимна или пријавама које подносе лица под лажним именом, тзв. псеудонимне пријаве. Када се посматра кривично дјело угрожавања јавног саобраћаја у пракси најчешћи облик сазнања јесте путем пријава учесника у саобраћају или самих учесника саобраћајне незгоде. Запримање пријаве једно је од неколико полицијских овлашћења, а које је прописано важећим законским прописом. Запримање пријаве као полицијско овлашћење подразумијева дужност запримања и евидентирања пријаве о свим учињеним кривичним дјелима, прекршајима или другим догађајима и појавама које су интересантне са аспекта безбједности. У пракси,

¹² Члан 18 Закона о измјенама и допунама Кривичног законика Републике Српске (Службени гласник РС, број: 15/21).

у највише случајева пријаве овог кривичног дјела подносе учесници догађаја саобраћајне незгоде, а као такве оне су и најпоузданије.

У пракси, полицијски органи у великом броју случајева долазе до информације о постојању кривичног дјела. На основу такве информације, полицијски органи настављају вршење своје кривичне функције, самостално и у сарадњи са другим субјектима безбједности. Само дјеловање полицијског органа у једној држави предвиђено је важећим нормативима, а тим нормативима су прописани и полицијски послови. Свакако да је једно од полицијских послова и спречавање вршења кривичних дјела, спречавање вршења прекршаја, откривање кривичних дјела и прекршаја као друштвено неприхватљивих појава, затим проналазак и предаја извршилаца таквих појава надлежним органима. Остваривање своје кривичне функције полицијски органи врше предузимањем одређених законом прописаних мјера и радњи, а неке од тих радњи предузима поступајући по наредбама окружног тужилаштва, односно окружног јавног тужиоца.

Као што је претходно наведено, кривично дјело угрожавање јавног саобраћаја има одређене специфичности и обиљежја у односу на друга кривична дјела, како са нормативно теоријско аспекта тако и са практичног поступања. Поред примјене основних прописа код поступања у предметима кривичних дјела, полицијски органи у случајевима овог кривичног дјела примјењују и низ подзаконских прописа. Основни подзаконски пропис је Инструкција о вршењу увиђаја саобраћајних незгода.¹³

Прва специфичност овог кривичног дјела приликом поступања у пракси јесте одмах приликом зајимања пријаве. Сазнање за ово кривично дјело у пракси почиње зајимањем пријаве о догађају саобраћајне незгоде. У скоро свим случајевима сазнање за догађај саобраћајне незгоде започиње пријавом путем телефона од стране учесника саобраћајне незгоде, учесника у јавном саобраћају или других субјеката, као што су медицинске установе, ватрогасне службе и случно. Приликом зајимања пријаве, дужност полицијског службеника је прикупљање што више информација о самом догађају. Ријетко је присутна појава да се одмах по сазнању за догађај саобраћајне незгоде утврди да ли се ради о кривичном дјелу или се ради само о прекршају. Такође, специфичност документовања зајимљене пријаве разликује се у односу на друга кривична дјела, с обзиром на то да је у претходно поменути подзаконским прописом прописана обавеза сачињавања посебне службене забиљешке о зајимању обавјештења о саобраћајној незгоди.

Након зајимања пријаве, дужност полицијског службеника је да без одлагања упути полицијске службенике на мјесто догађаја пријављене саобраћајне незгоде, како би се пружила помоћ повријеђеним лицима, спријечила могућност угрожавања безбједности саобраћаја те предузеле и друге неопходне мјере и радње. Управо основни поузданији извор информација о самом догађају, као и чињеници да ли се ради о кривичном дјелу или прекр-

¹³ Инструкцију доноси министар унутрашњих послова, а посљедња која је на снази јесте из 2019. године.

шају, јесу полицијски службеници који први приступе на мјесто догађаја саобраћајне незгоде. У пракси су ријетки случајеви да се одмах може утврдити о којем догађају се ради. За постојање кривичног дјела потребна је смртна посљедица или тешка тјелесна повреда код другог учесника. У пракси је степен повреде повријеђеног лица или више њих ријетко познат приликом првог поступања на мјесту догађаја.¹⁴ Медицинско особље не жели да се одмах по загревању повријеђених лица изјасни о степену повреда повријеђених лица. И у оних ситуацијама када је други учесник саобраћајне незгоде тешко повријеђен или је смртно страдао и када је таква чињеница у потпуности позната, не може се са сигурношћу одређен догађај квалификовати као кривично дјело угрожавања јавног саобраћаја. Имајући у виду претходно наведено, у погледу познавања степена повреда повријеђеног учесника саобраћајне незгоде и чињенице да није могуће утврдити о којем догађају се ради, у пракси се, приликом самога поступања по таквим догађајима, врши усмено обавјештење дежурног тужиоца надлежног тужилаштва. Приликом обавјештења дежурног тужиоца истом се предочавају информације неопходне за наведени догађај, од самог загревања пријаве до даљег поступања и утврђеног стања, као и чињеница да није познат степен повреда. У таквим случајевима, дежурни тужилац најчешће овласти полицијске службенике да изврше увиђај и предузму друге неопходне мјере и радње. Ријетки су случајеви када сам тужилац лично приступа на лице мјеста и предузима руковођење вршењем увиђаја.¹⁵ Ако се након извршеног увиђаја, односно након догађаја о којем је обавијештен дежурни тужилац, на основу медицинске документације утврди да се ради о саобраћајној незгоди са елементима прекршаја, она се окончава по прекршајном поступку. У случајевима када се на основу извршеног увиђаја, других предузетих мјера и радњи, као и медицинске документације утврди да се ради о догађају кривичног дјела, тада се надлежном тужилаштву доставља извјештај о почињеном кривичном дјелу против осумњиченог лица. С друге стране, у пракси постоје случајеви када се утврди да одређен догађај има елементе кривичног дјела, али се на основу предузетих мјера и радњи не може у потпуности утврдити одговорност за извршење кривичног дјела. У таквим случајевима у пракси, полицијски орган доставља извјештај о предузетим мјерама и радњама надлежном тужилаштву, а како би извјештај на основу наредбе надлежног тужилаштва био достављен на даље поступање, односно на вјештачење. На основу извршеног вјештачења, даје се мишљење и налаз о одговорности самог догађаја.¹⁶

14 У оваквим случајевима полицијски службеници самостално процјењују могућност степена повреда на основу ранијих исустава.

15 Чак и у ситуацијама када се може одмах на лицу мјеста утврдити да се ради о догађају са елементима кривичног дјела, тужилац даје овласт да полицијски службеници самостално изврше увиђај и предузму друге неопходне мјере и радње.

16 У пракси, за скоро све догађаје саобраћајних незгода које надлежно тужилаштво заприми од полицијског органа, издаје се наредба за вјештачење и оно се окончава на основу налаза и мишљења вјештака.

Након предузимања потребних мјера и радњи по зајимању пријаве и изласку на лице мјеста, приступа се вршењу увиђаја. Увиђај је радња доказивања прописана кривично процесним законом, а која се састоји од непосредног опажања промјена које су настале на лицу мјеста извршеног кривичног дјела и коју предузима надлежни орган. У теорији постоје различити приступи дефинисању појма увиђаја, и то процесу криминалистичке дефиниције увиђаја, криминалистичке дефиниције увиђаја и специфична дефиниција увиђаја као система радњи (Липовац, 2008: 193). Једна од најприхватљивијих дефиниција увиђаја јесте да се увиђај дефинише као систем више дјелатности које се примјењују на основу Закона о кривичном поступку¹⁷ уз примјену криминалистичко-техничких и тактичких метода и средстава, а чији је задатак и циљ проналазак, обезбјеђивање и фиксирање свих криминалистичких и правно релевантних материјалних информација које су потребне за даљи кривични поступак (Симоновић & Матијевић, 2007: 421). Под криминалистичким и правно релевантним материјалним информацијама мисли се на предмете и трагове кривичних дјела, као и друге ситуације које су настале у конкретном кривичном дјелу. Када се ради о догађајима саобраћајне незгоде, у пракси у највећем броју случајева увиђај врше полицијски службеници, односно овлашћена службена лица. У складу са важећим подзаконским прописом у пракси увиђај саобраћајних незгода са елементима прекршаја врше униформисани полицијски службеници, док увиђај саобраћајних незгода са елементима кривичног дјела врше инспектори за вршење увиђаја саобраћајних незгода¹⁸ или криминалистички инспектор¹⁹ и полицијски службеник са завршеним курсом за вршење увиђаја саобраћајних незгода или криминалистички техничар. На лицу мјеста саобраћајне незгоде увиђај се врши у двије фазе, у теорији и пракси познате као статичка и динамичка. У првој фази врши се преглед ширег и ужег лица мјеста догађања саобраћајне незгоде, а након тога врши се фотографисање затеченог стања на лицу мјеста без претходног обиљежавања. Прва фаза увиђаја врши се на основу затеченог стања, обављених разговора са учесницима саобраћајне незгоде, евентуалним свједоцима и мисаоне реконструкције настанка саобраћајне незгоде.²⁰ Након прве фазе, односно након предузимања претходно описаног врши се обиљежавање и фиксирање свих затечених трагова на лицу мјеста саобраћајне незгоде, а који се могу довести у везу са настанком саобраћајне незгоде, а затим се врши фотографисање ширег и ужег

17 Закон о кривичном поступку Републике Српске (Службени гласник РС, број: 53/12, 91/17, 66/18 и 15/21).

18 У полицијским станицама за безбједност саобраћаја гдје су систематизована таква радна мјеста.

19 У полицијским станицама опште надлежности гдје нису систематизована радна мјеста инспектора за вршење увиђаја саобраћајних незгода.

20 Већ по самом доласку на лице мјеста и затеченом стању возила, трагова и других битних карактеристика, може се створити мисаона реконструкција настанка саобраћајне незгоде, што је основ за даље вршење увиђаја и предузимања других мјера и радњи на лицу мјеста.

лица мјеста.²¹ Фотографисање лица мјеста врши се по правилу према хронологији настанка саобраћајне незгоде. Одређени трагови на лицу мјеста фотографишу се уз помоћ размјерника те се на тај начин врши правилно фиксирање и документовање. Такве фотографије могу се користити у даљем току поступка у зависности од потребе.²² Циљ сваке фотографије је да трајно забиљежи, односно фиксира затечено стање. Фотографисање има задатак да квалитетно прикаже све елементе на лицу мјеста саобраћајне незгоде. На основу фотографија сачињених на лицу мјеста врши се израда фото-документације, а која је саставни дио увиђајне документације. Поред фотографисања на лицу мјеста као саставни дио увиђаја врши се и скицирање. Скицирање се врши уз претходно одређивање једне од научних метода у погледу снимања пута уколико се ради о кривини. Такође, основа скицирања јесте одређивање фиксне тачке, почетне тачке мјерења и оријентационог правца. По правилу, на лицу мјеста приликом вршења увиђаја саобраћајне незгоде врши се израда скице лица мјеста, односно кроки скице. Скицирање је једноставно, свеобухватно, графичко приказивање затеченог стања на лицу мјеста (Липовац, 1994: 26). Скицирање саобраћајне незгоде врши се на лицу мјеста, а уједно чини и саставни дио увиђајне документације. Постоје разне предности скицирања у односу на сачињавање других елемената увиђајне документације, а неке од њих су: једноставно и брзо цртање, једноставније приказивање изгледа саобраћајне површине, затеченог стања и међусобног положаја трагова, предмета и саобраћајне површине и приказивање изворног резултата свих мјерења који су вршени на лицу мјеста. Поред предности постоје и одређени недостаци. Скица не даје опште податке о саобраћајној незгоди, није јасна ширем кругу корисника, није вјерна с обзиром на то да се црта слободном руком. Поред скица, као саставни дио увиђајне документације јесте ситуациони план, односно цртеж у размјери. Ситуациони планови – цртеж у размјери технички коректно, графички, вјерно приказује затечено стање на лицу мјеста (Липовац, 1994: 26). Овакви цртежи раде се на основу кроки скице сачињене на лицу мјеста саобраћајне незгоде. Израђују се у одговарајућој размјери, а у данашњем времену израђују се помоћу одређених рачунарских програма.²³ Такође, и код ситуационих планова постоје одређене предности и недостаци. Неке од предности су да се кроз такав цртеж раздваја важно од неважног, на цртежу нема свих кота које нису неопходне, вјерно приказује затечено стање на лицу мјеста с обзиром на то да се ради у размјери, најједноставније приказује затечено стање и међусобни положај затечених предмета и трагова на лицу мјеста, као и многе друге погодности. С друге стране, постоје одређени недостаци, као што су спора израда таквих цртежа, израда се врши посредно помоћу скице и биље-

21 Обилежаване и фиксирање затечених трагова на лицу мјеста врши се уз помоћ стрелица, креде, постављањем позиционих бројева и на други погодан начин.

22 Примјер употребе таквих фотографија јесте приликом вјештачења предмета саобраћајне незгоде.

23 У праски је највише заступљено кориштење програма ScenePD.

шки, ситуациони план не даје низ других општих података које су битне за предмет саобраћајне незгоде.

Предмет саобраћајне незгоде, као и свака радања која се предузме, документује се на начин како је то предвиђено важећим прописима. Документовање предмета кривичног дјела започиње сачињавањем службене забиљешке о запримању обавјештења о саобраћајној незгоди.²⁴ По доласку на лице мјеста, једна од основних и првих мјера које полицијски службеници предузимају, а након пружања потребне медицинске помоћи и обезбјеђења лица мјеста, јесте вршење испитивања присуства алкохола у организму помоћу мјерног уређаја код учесника саобраћајне незгоде и о њему се сачињава записник.²⁵ Поред наведеног, о извршеном увиђају саобраћајне незгоде сачињава се записник о увиђају, а чији саставни дио је фото-документација. Такође, у вези са предметом саобраћајне незгоде, врши се испитивање осумњиченог и саслушање свједока. У зависности од конкретне ситуације, постоји могућност да се један од учесника испита у својству осумњиченог на околности основа сумње о почињеном кривичном дјелу угрожавање јавног саобраћаја, а што се врши по претходно наложеном од стране окружног јавног тужиоца. Такође, поред осумњиченог, врши се и саслушање свједока, односно учесника саобраћајне незгоде или других лица која својим изјавама могу допринијети правилном документовању предмета кривичног дјела.²⁶ Поред наведених документовања предузетих мјера и радњи постоје и друге предузете мјере и радње које се на одређен начин документују, као што је упућивање возила на ванредни технички преглед, изузимање узорка крви и урина и друге предузете мјере и радње. По документовању свих предузетих мјера и радњи, сачињава се и надлежном окружном јавном тужилаштву доставља извјештај. Постоји могућност достављања извјештаја о почињеном кривичном дјелу против одређеног лица или извјештаја о предузетим мјерама и радњама. Који извјештај ће бити достављен налаже надлежни тужилац у зависности од конкретног догађаја.

24 Ову службену забиљешку сачињава шеф смјене или дежурни полицајац по запримању пријаве, а у њој се констатује датум и вријеме запримања пријаве, подаци о лицу које подноси пријаву, подаци о врсти саобраћајне незгоде и повријеђеним лицима уколико су познати, као и поступању по пријави (упућивање патроле полицијских службеника наводећи састав патроле).

25 Полицијски службеници приликом вршења увиђаја саобраћајне незгоде дужни су извршити испитивање присуства алкохола у организму код учесника помоћу мјерног уређаја, а потом се сачињава записник о испитивању. Ово се врши на основу важећих законских и подзаконских прописа. Такође, постоји могућност изузимања узорка крви и урина, што се врши на основу посебног правилника и по посебној процедури.

26 У пракси тужилац у појединим ситуацијама неће наложити испитивање осумњиченог све док се не изврши вјештачење предмета саобраћајне незгоде и не утврди одговорност осумњиченог по основу налаза и мишљења вјештака, а након чега тужилац самостално врши испитивање или наређује овлашћеним службеним лицима да то изврше.

ЗАКЉУЧАК

Из претходног текста видљиво је да се кривично дјело угрожавање јавног саобраћаја по многим карактеристикама разликује од осталих кривичних дјела. Прије свега, могућност мјеста извршења кривичног дјела једино је могућа у саобраћају на путу, што није основ код других кривичних дјела. Такође, посебна карактеристика је и у погледу извршиоца. Ово кривично дјело може извршити само учесник у саобраћају, а што опет може бити свако лице, тако и лице које не припада криминалном миљеу.

Став законодавне власти у погледу овог кривичног дјела видљиво је и посљедњим измјенама и допунама важећег Кривичног законика, у погледу прописивања нове казне која се може изрећи учиниоцу овог кривичног дјела, казна одузимања возачке дозволе, као и прописивање мјере безбједности забрана управљања моторним возилом.

У погледу самог поступања у предметима овог кривичног дјела у пракси постоји одређена проблематика. Таква проблематика односи се у малом степену стручности окружних јавних тужилаца. Често у пракси долази до неразумијевања тужиоца и полицијских службеника у погледу потребног поступања. Самом таквом проблематиком долази и до даљег окончања процеса у случајевима овог кривичног дјела.

Ово кривично дјело може се истаћи као једно од присутних, али не толико често присутних у свакодневном раду надлежних органа. Међутим, постоји низ ситуација које при запримању пријаве догађаја и првог поступања по пријави немају елементе кривичног дјела. У таквим ситуацијама након запримања одређене документације, прије свега медицинске и након предузимања свих потребних мјера и радњи, долази до преквалификације догађаја у кривично дјело. Оваква констатација може истаћи потребу и обавезу да се у сваком случају када не постоји потпуна сигурност да ли одређен догађај са сигурношћу има елементе прекршаја или кривичног дјела, постоји потреба поступања као да има елементе кривичног дјела. Важно је предузети све потребне мјере и радње које су неопходне у даљем поступку. Било која радња предузета у случајевима када није познато да ли се ради о кривичном дјелу не може да буде вишак.

Такође, једна од проблематике у пракси, а која је изложена у тексту овога рада јесте вршење увиђаја саобраћајних незгода и поступање у предметима овог кривичног дјела. У Републици Српској од 2015. године ступањем на снагу нових подзаконских аката, дошло је до реорганизације полицијских станица за безбједност саобраћаја које су искључиво вршиле послове контроле и безбједности саобраћаја, а тако и поступале по пријавама саобраћајних незгода и даље предузимале потребне мјере и радње. Данашња проблематика у погледу вршења увиђаја саобраћајних незгода јесте ко је надлежан да ради увиђај саобраћајних незгода, да ли полицијски службеници који обављају патролну дјелатност или инспектори криминалистичке полиције. Оваква проблематика постоји у полицијским станицама опште надлежно-

сти. Подзаконским актом је то дефинисано, међутим, недостатак броја инспектора криминалистичке полиције доводи до одређених потешкоћа када је у питању поступање по пријавама саобраћајних незгода. Такође, једна од проблематика јесте недовољна стручност инспектора криминалистичке полиције у вршењу увиђаја и даљем предузимању потребних мјера и радњи, што доводи до питања какав квалитет увиђајне документације може да се очекује.

На основу теоријског и практичног искуства, може се закључити да постоји потреба сталног стручног усавршавања полицијских службеника који врше увиђаје саобраћајних незгода и документују предмете ове врсте кривичног дјела, мислећи и на инспекторе криминалистичке полиције и криминалистичке техничаре. Поред потребних знања у области безбједности саобраћаја, поступање код ових кривичних дјела захтијева и потребан ниво знања из области кривичног права и кривично процесног права. Такође, једна од добрих идеја у погледу овог јесте заједничко усавршавање полицијских службеника и окружних јавних тужилаца, као и доношење заједничких ставова у погледу појединих поступања у случајевима ове врсте кривичног дјела.

ЛИТЕРАТУРА

- Бабић, М. (2014). Кривично право – општи и посебни дио, Бања Лука: Висока школа унутрашњих послова Бања Лука
- Закон о кривичном поступку Републике Српске, *Службени гласник РС* бр. 53/12 и 91/17.
- Закон о полицији и унутрашњим пословима, *Службени гласник РС* бр. 57/16, 110/16, 58/19 и 82/19.
- Кривични законик Републике Српске, *Службени гласник Републике Српске* бр. 64/17 и 15/21.
- Липовац, К. (1994). *Увиђај саобраћајних незгода – израда скица и ситуационих планова*. Београд: Виша школа унутрашњих послова.
- Липовац, К. (2008). *Безбедности саобраћаја*. Београд: ЈП Службени лист СРЈ.
- Симоновић, Б. & Матијевић, М. (2007). Криминалистика тактика. Бања Лука: Интернационална асоцијација криминалиста.
- Средић, З. & Мамић, Н. (2022). *Практикум IV Закони из области безбједности саобраћаја БиХ и РС*. Бања Лука: Атлантик.

Предраг Ђеранић
Факултет безбједносних наука Универзитет у Бањој Луци

Приказ књиге
„ИДЕНТИТЕТ, КОНФЛИКТ, БЕЗБЕДНОСТ –
Злочини из мржње у Босни и Херцеговини”
аутора Велибора Лалића

COBISS.RS-ID 137241601

УДК 341.322.5:177.82(048.83)

Монографија „ИДЕНТИТЕТ, КОНФЛИКТ, БЕЗБЕДНОСТ – Злочини из мржње у Босни и Херцеговини” је прва књига др Велибора Лалића, која у суштини представља преуређену ауторову докторску дисертацију одбрањену на Факултету безбедности Универзитета у Београду. У књизи која својим динамичним текстом плијени читаоца др Лалић се бави темом која у Босни и Херцеговини заслужује посебну пажњу. Наиме, мржња је вјековни покретач многих злочина који су се у име вјере или заштите своје нације у Босни починили. Аутор указује да су злочини почињени у име мржње о чему је најубједљивије реченице написао Иво Андрић, којег ни др Лалић није могао да мимоиђе цитирајући нобеловца у неколико наврата.

У књизи о чијем садржају поднаслов највише говори, аутор даје појашњење да „злочини из мржње, у концептуалном смислу, јесу конфликти између различитих колективних идентитета који стварају врло интензивну безбедносну динамику”. То и јесу кључне ријечи (злочин и мржња) и одликују вишедеценијске конфликти у БиХ током читавог претходног вијека. Како зауставити спиралу злочина у земљи у којој су више несреће једни другима међусобно нанијели припадници њених народа него све војске туђина? Рат деведесетих година као да је био наставак претходног, рата четрдесетих година, односно Другог свјетског рата, који је у БиХ изгледа оставио за собом многе „неплаћене рачуне”. О томе свједоче саговорници у ауторовом истраживању које је најдрагоцјенији дио књиге. Паралеле између два рата су веома убједљиве и сигурно да ће код многих читалаца оживјети сјећања на слична казивања која су чули од својих старијих, оних који памте војске које су Босном и Херцеговином пролазиле у периоду од 1941. до 1945. године. Као да се ништа није промијенило у међунационалним односима и као да мржња није нимало мања. Питање је само да ли ће имати прилику да се поново искаже као злочин.

Поред уводног дијела, књига се састоји од четири поглавља: Појмовна одређења и методолошки оквир истраживања; Босна и Херцеговина: Иден-

титет и конфликт; Безбедносне импликације злочина из мржње у Босни и Херцеговини; Идентитет, конфликт, безбедност – критички осврт. У књизи која нам је достављена у електронском облику на 218 страница, на ћириличном писму и на А4 формату, аутор користи 214 референци.

Монографија „ИДЕНТИТЕТ, КОНФЛИКТ, БЕЗБЕДНОСТ – Злочини из мржње у Босни и Херцеговини” писана је на приступачан, лако разумљив начин, али је уједно утемељена на научном погледу и научном схватању безбједносних проблема. Аутор објашњава појавне облике злочина из мржње, рањиве групе, указује на извршиоце и њихове мотиве као и на посљедице. Кључна и незаборавна метафора, на коју др Лалић с правом указује, јесте „линија раздвајања”.

Зашто и шта она све говори сазнаће читаоци у књизи која ће сигурно имати шири одјек у стручној јавности. Све наведено су разлози да књигу др Велибора Лалића „ИДЕНТИТЕТ, КОНФЛИКТ, БЕЗБЕДНОСТ – Злочини из мржње у Босни и Херцеговини” препоручујем за објављивање и као пожељно средство у наставном процесу.

Др Лалић пише јасним, лако разумљивим стилем и када говори о тешким ситуацијама и искуствима. Није занемарен ниједан аспект, није фаворизована ниједна страна у „босанском лонцу”. Надамо се да ће књига помоћи бољем разумијевању неспоразума у међунационалним односима и дугом памћењу злочина које су зараћене стране чиниле једна другој, нажалост, у више наврата.