

## КРИВИЧНА ОДГОВОРНОСТ ВЕЗАНА ЗА ПРЕВОЗ ЛИЦА

I. Питање кривичне одговорности везане за превоз лица своди се на одговорност за несрећне случајеве у саобраћају. Одмах додајмо да се то у пракси односи малтене искључиво на саобраћајне незгоде у друмском саобраћају и то ће бити предмет овог излагања.

Оштећење тела или проузроковање смрти лица које се превози представља додуше друкчији случај него када се возилом изазову исте последице за лица која се налазе изван возила, али у погледу кривичне одговорности ова разлика нема значаја. По пољском Кривичном законнику од 1969. г. кривац одговара за кршење прописа о безбедности у саобраћају на путевима, затим у железничком, поморском, речном или ваздушном саобраћају, без обзира на фактичну конфигурацију, ако то има за последицу смрт или оштећење тела другог човека или имовинску штету великих размера. Кршење прописа о безбедности саобраћаја представља објективну страну дела по чл. 155 КЗ и условљава кривичну одговорност; али ако то не изазива горе наведене последице, онда остаје само прекршај за који кривац одговара у прекршајном поступку. За одговорност по чл. 145. КЗ није довољно ни наступање самих последица, ако се не утврди да је кривац прекршио прописе о безбедности саобраћаја. Стога појам безбедности саобраћаја добија принципијелан значај за кривичну одговорност за дела учињена у области саобраћаја.

Други пропис, а наиме чл. 137. КЗ предвиђа одговорност за довођење у општу опасност односно стварање ситуације у којој је угрожен живот људи или имовина већег обима. То је пропис који одговара садржини чл. 271. КЗ СФР Југославије.

Међутим, постоји и знатна разлика између односа чл. 271. и чл. 273. КЗ СФР Југославије и односа чл. 137. и 145. КЗ НР Пољске. Довођење у опасност живота или имовине већег обима односно вредности, у југословенском Кривичном законнику представља полазну тачку за саобраћајна кривична дела услед којих је наступила смрт једног или више лица (чл. 273.). Саобраћајни удеси услед којих је наступила тешка телесна повреда неког лица у неку руку представљају „продужење“ или „допуну“ кривичног дела по чл. 271. Лица која се гоне на основу чл. 273. одговарају зато што су створила ситуацију описану у чл. 271. п л у с за реалну последицу за људе или имовину, описану у чл. 273. Пољски Кривични законик не повезује одговорност за последице саобраћајне незгоде за људе или имовину са стварањем опасне ситуације описане у чл. 137. Лице које одговара по чл. 145. не мора да изазове општу опасност, довољно је да је прекршило прописе о безбедности саобраћаја и тиме изазвало последице предвиђене у том пропису.

Стварање опште опасне ситуације може се по пољском Кривичном законнику испољити у три вида: а) може представљати самостално кривично дело (без последица за људе и имовину); б) може ићи уз кривично дело по чл. 145. КЗ, а тада дело добија двоструку квалификацију (чл. 145.

и 137. КЗ); в) може се испољити у виду саобраћајне катастрофе, тј. догађаја који у закону није одређен, али који се мора разликовати од догађаја који заснива одговорност на основу чл. 145. КЗ, јер у супротном не би имало смисла установљење посебне одговорности по чл. 136. за проузроковање катастрофе у саобраћају.

Специфичност пољског кривичног права је у томе што оно предвиђа две квалитетно различите врсте саобраћајних незгода везаних за жртве у људима или имовинским штетама. Чл. 136., који прописује одговорност за проузроковање саобраћајне катастрофе, конкурише дакле са чл. 145. који предвиђа одговорност за догађај који се назива саобраћајном незгодом.

Кривично дело по чл. 136. КЗ, тј. проузроковање катастрофе у друмском, поморском, речном или ваздушном саобраћају може бити извршено како са умишљајем тако и из нехата. У првом случају (чл. 136. § 1) то је кривично дело за које је предвиђена веома строга казна (од 3 до 15 година лишења слободе) <sup>(1)</sup>. Његов извршилац није по правилу лице које управља превозним средством, јер се полази од тога да оно само улази у круг потенцијалних жртава катастрофе, па стога тешко може да му се припише да је радио са умишљајем. Друкчије стоји ствар са одговорношћу за проузроковање саобраћајне несреће из нехата. У таквом случају могуће је гоњење лица које управља возилом и у пракси долази до конкуренције чл. 145. § 2 КЗ и чл. 136. § 2 КЗ. Појмовно разграничење саобраћајне катастрофе и саобраћајне незгоде, у којима гину људи, толико је тешко да доводи до произвољности. Мноштво жртава повреде прописа о безбедности у друмском саобраћају не смета да се примени чл. 145., као што ни мноштво убијених у нападу на живот не представља сметњу за примену чл. 148. КЗ, који гласи: „ко убије човека“.

У теорији кривичног права постоји схватање да разлика између догађаја који се назива катастрофом и догађаја који називамо саобраћајном незгодом не лежи у броју жртава (бар не увек), већ у *обиму угрожавања* људи или имовине, што карактерише катастрофу. Тако дакле нпр. смрт двају и повреда трију других лица приликом судара два пугничка аутомобила нећемо назвати катастрофом већ ћемо их означити као саобраћајну незгоду, док ћемо те исте последице приликом слетања аутобуса са путницима са пута бити склони да означимо као катастрофу.

Та високо догматска и незахвална правна разматрања, која уосталом не проричу неку јединствену и доследну линију, поступања у пракси, произлази отуда што у пољском Кривичном законнику имамо *двострук* правни захват тих истих друштвених појава, а наиме догађаја у саобраћају, чији ток и последице не оправдавају поделу на „незгоду“ и „кастрофу“. Ови називи имају толико слично значење у обичном говору да се један назив употребљава уместо другог, што се образлаже сличношћу онога што они означавају.

(1) Кривични законик НРП од 1969. г. предвиђа казну лишења слободе само у једном облику.

Проблем ове специфичности није могао да се мимоиђе у информацији о правном стању, али он није од посебног значаја у судској пракси. Прво, казне предвиђене за проузроковање катастрофе из нехата (чл. 136. § 2) и за проузроковање смрти или телске телесне повреде у саобраћајном удесу у друмском саобраћају (чл. 145. § 2) скоро су идентичне (разликују се само незнатно на доњој граници). Друго, после неколико година од почетка примењивања новог кодекса (и додајмо — под утицајем критике од стране теорије), јавни тужиоци све ређе заснивају своју оптужбу на чл. 136. § 2 па се позивају на чл. 145. § 2, а судови све ређе примењују чл. 136. § 2 па своје пресуде заснивају на чл. 145 § 2. Стога можемо да се надамо да ће чл. 136. § 2 у односу на кривична дела у друмском саобраћају престати да се примењују *per desuetudo* <sup>(2)</sup> и да ће се судска пракса заснивати на чл. 145. КЗ, као јединственој основици гоњења за убиство, телесну повреду и имовинску штету већег обима из нехата, у друмском саобраћају.

II. Пре него што пређемо на излагање и других кривичноправних норми везаних за гоњење лица која су проузроковала саобраћајне незгоде био би ред да се скрене пажња на разлике између правног стања у НРП и СФРЈ, које се могу уочити већ на основу до сада изложеног материјала.

Да бисмо тачно упоредили правно стање у НРП и СФРЈ потребно је имати у виду не само формулацију норми, већ и њихово тумачење, праксу у погледу одмеравања казне, политику кривичног гоњења, а — можда — и друге факторе који имају утицај на деловање права у животу.

Ваља рећи, да поред већ поменутог питања границе кривичних дела која се гоне било на основу чл. 145. или 136. § 2 КЗ, настају на бази чл. 145. два питања која имају знатан утицај на судску праксу. Једно се односи на „праг“ гоњења и везано је за одговор на два питања: која врста и која величина имовинске штете има карактер штете „великих размера“, која дакле даје основ за гоњење на основу чл. 145. ? и друго: која врста телесне повреде или нарушења здравља даје основ за примену наведеног прописа?

Што се тиче првог, у теорији нема јединственог мишљења о томе. Аутор ових редова заступа мишљење да је објекат кривичноправне заштите по чл. 145. § 1 КЗ само друштвена имовина, а величина штете треба да буде на нивоу 100.000 злата. Међутим, не деле сви аутори ово мишљење. Судска пракса искључује само оштећење сопствене имовине кривца, док кривичноправном заштитом по чл. 145. § 1 обухвата и приватну имовину других лица. Што се пак тиче величине штете интересантно је напоменути да је већ у првим годинама праксе засноване на новом кодексу кривца по чл. 145. § 1 био гоњен и у случајевима незнатних штета, које нпр. нису прелазиле 2.000 злата. 1975. г. Врховни суд је донео директиву у којој се оријентационо одређује величина штете у висини од 25.000 злата.

(2) Упор. табелу на стр. 14а.

Осуде за кривична дела у друмском саобраћају у 1974. г.

Квали- фика- ција	Каж- њено		Лишење слободе		Условна осуџа		до 6 месеци		преко 6 мес. до 1 год.		од 1 г. до 2. г.		од 2 г. до 3 г.		од 3 г. до 5 г.		преко 5 год.		забрањено бављење занимањ.			
	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	66,5	366	28,2	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%
45 § 1	3389	100	1297	38,3	1173	90,4	58	4,5	863	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	бр.	%	440	13
45 § 2	1943	100	1905	98	1446	75,9	27	1,4	545	28,6	1118	58,7	169	8,9	38	2,0	8	0,4	757	39		
45 § 3	2022	100	2022	100	656	32,4	2*	0,1	353	17,5	1161	57,4	298	14,7	155	7,7	53	2,6	1997	98,8		
36 § 2	148	100	148	100	101	68,2	1*	0,7	23	15,5	95	64,2	19	12,8	8	5,4	2	1,4	67	45,3		
37 § 1	154	100	153	99,3	55	35,9	—	—	29	19,0	102	66,7	17	11,1	5	3,3	—	—	112	72,7		
37 § 2	104	100	63	60,6	45	71,4	1	1,6	33	52,4	28	44,4	1	1,6	—	—	—	—	33	31,7		

\*) У овим случајевима примењено је ванредно ублажавање казне (чл. 57. КЗ)

Прелазећи на питање телесне повреде (нарушења здравља) потребно је на почетку објаснити да чл. 155. КЗ тачно одређује појам „тешке“ телесне повреде и то у принципу решава проблем применљивости чл. 145. § 2 КЗ. Све телесне повреде које немају карактер „тешких“ нису у закону јасно описане и оне су у чл. 156. КЗ назване „другачије а не оне које су одређене у чл. 155.“. Међутим, међу овим „другим“ телесним повредама, чл. 156. у § 2 посебно истиче такве које имају за последицу нарушење функције неког органа тела „до седам дана“. С тим у вези, гоњење у таквим случајевима врши се по приватној тужби.

Међутим, ту настаје следећа дилема:

Чл. 145. § 1. оперише општим појмом телесне повреде или нарушења здравља. Да ли у описаном стању ствари телесна повреда (нарушења здравља) која има за последицу нарушење функције неког органа тела, до 7 дана представља обележје кривичног дела по чл. 145. § 1 КЗ? Аутор ових редова изражава мишљење да — будући да нарушење функције неког органа тела са умишљајем до 7 дана не подлеже гоњењу по јавној оптужби — „а fortiori“ изазивање такве последице из нехата, у саобраћајној незгоди, не може бити основица гоњења по јавној оптужби. У судској пракси такво мишљење до сада није било испољено, али у већини случајева тако незнатне телесне повреде, кривци одговарају пред прекршајним колегијумима.

Покренута питања имају утицај на обим пенализације саобраћајних незгода које повлаче имовинске штете или оштећење тела човека, што може имати значај за упоредна истраживања пољског и југословенског права.

Са истог гледишта потребно је скренути пажњу и на друго интерпретационо питање, а наиме, на тумачење појма „тешка“ телесна повреда (нарушење здравља). То је у знатној мери лекарски проблем, и не само лекарски. Кривични законик оставља доста широку маргину за степен „тежине“. У чл. 155. КЗ наведен је низ јасних назива као што су: губитак вида, слуха, говора, способности оплођавања. Међутим, мање су јасни изрази као што су: „тешко“ осакаћење, „тешка“ неизлечива болест или „дуготрајна“ болест, болест „обично“ опасна по живот, „знатна“ неспособност за рад у односној професији или „знатна“ унакаженост или деформација тела. Наведени изрази остављају прилично велику слободу у оцењивању, а што затим иде — да ли се случај квалификује по чл. 145. § 1 или по чл. 145. § 2. Ове одредбе знатно се разликују у погледу тежине, што не остаје без утицаја на степен пенализације. Тумачење појма „тешка“ телесна повреда има уосталом аналогно значење за примену чл. 273. КЗ СФР Југославије, али ту утиче на обим пенализације.

Упоређење наведених норми пољског и југословенског кривичног права показује како сличности тако и разлике. О једној разлици било је већ раније говора. Ради се о вези која постоји између чл. 271. и 273. КЗ СФРЈ и одсутству везе између сличних норми чл. 137. и 145. КЗ НРП. Ове норме су сличне у том погледу што како чл. 137. као и чл. 271. — и

пored извесних разлика у формулацијама — предвиђају као последицу довођење у опасност живота и имовине опште опасном радњом или средством (Gemeingefahr). Сличност је и у томе да у случају гоњења на основу чл. 273. КЗ СФРЈ или чл. 145. КЗ НРП објективна страна дела једнако је схваћена у обама нормама, и поред различите формулације. У југословенском кривичном законик у говори се о непрописној или неправилној вожњи, а у Пољској о кршењу тих прописа о безбедности саобраћаја, што у судској пракси значи исто.

Други, и то веома важан, проблем представља тумачење формулација у оба поменута кодекса, али за решење тог проблема није од битног значаја разлика у стилизацији прописа. То је мериторно питање, заједничко за обе норме и стога ће бити потребно да му се и даље посвети мало пажње.

Потребно је такође упоредити санкције предвиђене у кривичним законикима о којима је реч. На почетку потребно је репити питање шта ће бити предмет упоређивања. Пољски кривични законик предвиђа или кривично дело учињено искључиво из нехата које описује чл. 145., или алтернативу умишљаја и нехата у чл. 137. и 136.

У судској пракси кривично дело проузроковања катастрофе увек се јавља као кривично дело учињено из нехата (чл. 136. § 2). Стога се може подврћи упоређењу чл. 273. ст. 4. и 5. као пандан чл. 145. § 2. и 136. § 2, а такође чл. 271. ст. 1. и 3. као пандан чл. 137. § 1 и § 2. Ако дакле из упоређења искључимо строге санкције које за кривично дело учињено са умишљајем прописује чл. 273. ст. 1. — 3, онда морамо рећи да између санкција које се упоређују нема великих разлика. Чл. 145. § 2 за проузроковање смрти или тешке телесне повреде човека прописује казну до 8 година лишења слободе. Исту казну предвиђа чл. 136. § 2. Такође и чл. 273. ст. 5. прописује казну до 8 година строгог затвора у случају смрти човека. Разлика је дакле у томе што југословенски кривични законик у случају тешке телесне повреде предвиђа казну до 5 година строгог затвора (чл. 273. ст. 4.), што га чини блажим од пољског кривичног законика. Међутим, та казна је предвиђена и за проузроковање имовинске штете већег обима, док пољски кривични законик прописује у таквом случају казну лишења слободе до 3 године (чл. 145. § 1), што пољски кривични законик чини блажим. Ове разлике нису велике и у судској пракси оне се скоро и не виде.

Чл. 145. садржи још једну норму у § 3 која одређује квалификовани вид кривичног дела по чл. 145. § 1 или 145. § 2 обзиром на субјекат. Ако је возач моторног возила који је учинио кривично дело по чл. 145. био у припитом стању, тада он без обзира на последицу (§ 1 или § 2) може да буде кажњен од 1 до 10 година лишења слободе. Та норма нема пандана у КЗ СФРЈ.

Потпуно другачије изгледа упоређење чл. 137. са чл. 271. Ту постоје велике разлике, ово због различите функције које те норме врше у пољ-

ском и југословенском казненом систему. У југословенском систему довођење у опасност живота људи и имовине у области саобраћаја (без реалних последица) представља „минимум“ саобраћајног кривичног дела и ако је кривац радио са умишљајем може да буде кажњен од 3 месеца до 3 године затвора, а ако је дело учинио из нехата — од 3 дана до 1 године затвора. Одредбе садржане у чл. 273. ст. 4. и 5. означавају дакле, с обзиром на последицу, квалификовано кривично дело по чл. 271.

У пољском систему казни одговорност за телесну повреду у саобраћајној незгоди или за проузроковање смрти човека или пак имовинске штете већег обима заснива се на чл. 145., који нема везе са чл. 137. Поменута одредба се примењује само онда када је кривац створио опште опасну ситуацију у саобраћају поред последица одређених у чл. 145. или и без таквих последица. У основи законика то мора бити велика, реална и непосредна опасност, а стога су и санкције везане за чл. 137. веома строге; Ако је дело учињено са умишљајем предвиђена је казна од 6 месеци до 8 година, а у случају нехата — од три месеца до три године лишења слободе.

III. За оба Законика која се упоређују, а то се односи и на све остале Кривичне законике, карактеристично је то да норме усмерене на гоњење за саобраћајна кривична дела крију у себи елемент бланкетности. Неки као објективну страну дела јасно наводе кршење *прописа* који важе у друмском саобраћају (нпр. Југославија, Румунија; други то чине синтетички (нпр. Пољска, СССР, Бугарска). Чехословачки кривични законик дефинише кривично дело као повреду важних обавеза које произилазе из делатности која се врши из професије. Кривични законик НДР говори кратко о проузроковању тешке несреће. Међутим, све те норме на више или мање јасан начин упућују на постојећи правни статус на саобраћајним путевима, дакле сви они садрже елемент бланкетности, јер то да ли је окривљени учинио кривично дело може се утврдити само путем проверавања да ли је поступак возача био у складу са постојећим прописима о друмском саобраћају. Тако кривично-правна решења прелазе на план управноправних прописа, у којима судије траже одговор на питање да ли је окривљени остварио објективну страну кривичног дела.

Морамо напоменути да су прописи о друмском саобраћају далеко од савршенства. До сада они се налазе на нивоу железничких правника. Они се одликују волунтаризмом, противречностима, застарелошћу, тиме да су неприлагођени реалним условима развијеног друмског саобраћаја, једном речју — имају недостатке правних аката који се доносе на најнижем степену наредбодавне машине. Карактерише их и то да одговорност за све недостатке инфраструктуре: стање путева, њихово одржавање и њихова опрема, степен безбедности возила, систем обучавања возача, грешке у руковођењу возњом, пребацују на возаче. Администрација — по општем мишљењу — ради ефикасно, правни прописи су добри, а све што не ваља приписује се кривици до недавно само возачима, а у посљедње време и пешацима. У том контексту намеће се прич-

ципијелно питање: да ли Кривично право треба да врши услужно-извршну функцију у односу на прописе о друмском саобраћају или — друшчије речено — да даје кривичну санкцију нормама административног права, или пак да примењује а у т о н о м н и систем оцена?

Ако наш избор падне на ово друго, онда би се израз аутономизације система оцењивања у кривичном праву могао унети у појам *правила о безбедности саобраћаја* чије кршење чини обележје саобраћајног кривичног дела. Међутим, правници по правилу индентификују кршење правила о безбедности са кршењем прописа о саобраћају, иако је такво схватање супротно извршеном избору, јер препушта друмским прописима.

На супротном полу испољава се схватање да та правила о безбедности у саобраћају чине *синтетичан* појам који садржи разне елементе, а наиме правне прописе, професионална правила, друштвене директиве и постојеће етичке норме. Правила о безбедности не индентификују се с ниједним од тих елемената, већ чине њихову Синтезу. Не индентификују се са прописима о друмском саобраћају, јер ови нису у стању да одреде понашање учесника у саобраћају у свакој ситуацији која може настати на путу.

С друге стране међу тим прописима има и таквих чије би придржавање морало да парализује друмски саобраћај, или да толико ограничи транспорт да би то негирало његову друштвену намену. Стога правила о безбедности морају да обухвате разне техничке и друштвене аспекте (економске, хумане) који не долазе до изражаја у прописима о саобраћају на путевима.

Са тумачењем правила о безбедности у уској су вези не само догматскоправна, већ и политичко-правна питања. При „уском“ схватању правила о безбедности, круг субјеката одговорности за саобраћајне незгоде своди се у пракси на возаче а прелази се преко круга лица која доприносе стању безбедности у друмском саобраћају: друмске службе, технички надзор над возилима, органи управљања и регулисања саобраћаја.

Нагли развој моторизације по правилу прати прилагођена инфраструктура друмског саобраћаја; то произилази из закона неравномерности развоја. Међутим то поставља пред кривично право проблем *друштвеног ризика* техничког напретка и праведне поделе одговорности за његове негативне последице. Широко, синтетично тумачење правила о безбедности друмског саобраћаја спречава пребацивање целог ризика техничког напретка на возаче, од којих прописи траже да се прилагоде свакоме од услова на путевима, возила или управљања саобраћајем, што није могуће без њиховог одустајања од својих задатака у области превоза људи и робе у друштвеном процесу продукције и мера које му он намеће. Синтетично тумачење стимулише такође процес прилагођавања инфраструктуре захтевима безбедности савременог друмског саобраћаја.



IV. Како је раније наговештено, сада ћемо се вратити на прописе кривичног права који се односе на саобраћајна кривична дела. Овде треба изложити два питања: изрицање споредне казне забране управљања мотормним возилима и услове за ублажавање казни предвиђених за саобраћајна кривична дела у одредбама посебног дела Кривичног законика. Суд, кад изриче казну за саобраћајно кривично дело, увек може а понекад и мора да изрекне споредну казну у горе наведеном облику. Забрана управљања возилом има карактер споредне казне која се обавезно изриче у случају када је возач учинио кривично дело у припитом стању. Као доказ о припитом стању у пракси се узима концентрација алкохола у крви возача на нивоу 0,5‰, при чему се допушта 0,2‰ као коефицијент могуће лабораторијске грешке. У недостатку доказа у виду резултата анализе крви, припито стање може се утврдити на основу других доказа. Врховни суд не искључује ни доказе који доводе у сумњу резултат лабораторијског прегледа крви. Забрана се изриче за време од 1 године до 10 година (чл. 44.), а суд може то време скратити до половине, али не раније него што протекне једна година (чл. 89). Ако осуђени и поред забране настави делатност онда је то самостално кривично дело по чл. 259. КЗ.

Забрана Управљања возилом у КЗ СФРЈ друкчије је класификована. Она је сврстана у групу мера безбедности и изриче се за време од 3 месеца до 5 година, при чему чл. 61-Ц не садржи толико прецизне директиве за примену те мере безбедности као што то чини Пољски закон.

Ову информацију требало би допунити још и тим да се забрана управљања возилом за време од 3 месеца до 2 године може изрећи као споредна казна у случају када је Колегијум за прекршаје казнио учиниоца за саобраћајни прекршај, а нарочито ако је моторним возилом управљао под утицајем алкохола, тј. при концентрацији алкохола преко 0,2‰, која представља физиолошку норму. Управљање моторним возилом у припитом стању обавезно повлачи забрану управљања моторним возилима (чл. 87 Закона о прекршајима).

Кривични законик НРП допушта две врсте ублажавања казне. По чл. 54 и 55. ако је за кривично дело прописана само казна лишења слободе, при чему доња прописана граница не прелази три месеца, а казна одмерена за то кривично дело, неби била строжа од 6 месеци лишења слободе, суд уместо такве казне може изрећи казну ограничења слободе или новчану казну па чак и изрећи само споредну казну.

Тај начин ублажавања казне може се применити само у односу на кривично дело по чл. 145. § 1, јер је за саобраћајна кривична дела прописана строжа казна на доњој граници.

Чл. 57. КЗ предвиђа опште ванредно ублажавање казне, дакле у сваком случају, ако суд нађе да би, обзиром на изузетне околности, чак и најнижа казна предвиђена за кривично дело била прекомерно строга. У таквим случајевима суд може и одустати од изрицања споредне казне, ако би њено изрицање и било обавезно. Исте те циљеве остварује Југословенски кривични законик чланом 42. ст. 2 и чланом 43.

И најзад судску праксу у области саобраћајних кривичних дела илуструје приложена табела, из ње се види да судови у преко 60% случајева по чл. 145. § 1 изричу казне које нису везане за лишење слободе, преко 17% казни лишења слободе налази се у границама до 1 године, а у преко 90% пресуда изречене су условне казне. Из судских аката могла би се добити боља слика о чињеничним стањима и одговор на питање на којој се доњој граници штете на лицу или имовини воде претреси на основу чл. 145. § 1 и до које горње границе достижу квалификоване телесне повреде на основу исте одредбе КЗ. То би уједно дало објашњење докле је у судској пракси јединствена граница између телесних повреда квалификованих као „тешке” и „другим”.

У свим (или скоро свим), случајевима предвиђеним чл. 145 § 2 или чл. 145. § 3, као и чл. 136. § 2. и 137. § 1 судови изричу казну лишења слободе, при чему се у случајевима предвиђеним чл. 145 § 2, 136 § 2 и 137 § 2 број условних казни креће на нивоу око 70%, а код примене чл. 145 § 3 и 137 § 1 слика је обрнута — изриче се безусловна казна лишења слободе на нивоу око 70%. То се објашњава већом строгошћу судаова у случајевима утврђеног припитог стања возача (чл. 145 § 3) или његове изразите и опасне бруталности која произилази из припитог стања (чл. 137 § 1).

У случајевима по чл. 145 § 2 и 137 § 1 огромна већина казни креће се у границама до 2 године (претежно од 1 до 2 године) лишења слободе. Ова граница је прекорачена у 12 — 15% пресуда. У случајевима по чл. 145 § 3 и 136 § 2 казна виша од 2 године лишења слободе одмерена је у 15 — 20% пресуда. И ту се нешто већа строгост заснива на припитом стању возача или последицама удеса који се назива катастрофом.

V. Упоредно-правна истраживања односно размена искустава од велике у користи јер погодују усавршавању домаћег права. Али истраживања у области саобраћајних кривичних дела од посебног су значаја у односу на другу групу кривичних дела. У вези са развијеним међународним друмским саобраћајем, а који је у вези све чвршћом економском, техничком, научном и културном сарадњом између земаља које имају слична или различита друштвена уређења, десетине хиљада возача, потенцијалних учинилаца саобраћајних кривичних дела стално се налазе у сфери јурисдикције других земаља. То ћемо илустровати помоћу неколико бројева. Границе Пољске, која је још увек слаб учесник у међународном друмском саобраћају (мада њен друмско-саобраћајни потенцијал из године у годину брзо расте) прешло је 1975. г. преко 4. милиона аутомобила, од којих је у Пољску ушло преко милиони по моторних возила са страном регистрацијом. Како се види из међународних статистичких података, у Југославију је 1974. г. ушло око 9,5 милиона страних путничких возила, 208 хиљада теретних аутомобила и 45 хиљада аутобуса.<sup>(3)</sup> Према југословенским изворима број путничких аутомобила

(3) Bulletin Annuel de Statistiques de Transports pour l'Europe, Nation Unies 1975.

скоро је двапут већи (4). Нису потребне друге цифре да би се видело колики значај у овим условима могу да имају различите норме кривичног права у земљама које међусобно сарађују.

У време када још није било масовног бављења странаца у разним земљама, ово питање није имало димензију друштвеног проблема. Спорадични случајеви криминалног понашања на подручју стране земље нису стварали посебне неприлике и одговорности по закону „*loci delicti comissi*” није наилазила на неке веће резерве. Ствари другачије изгледају у условима масовног туризма и друготрајног бављења странаца на подручју разних земаља у циљу привређивања. Настаје посебно незгодна ситуација кад та лица поседују и користе моторна возила.

Прво, ова лица су много више предодређена да се нађу у колизији са правом због многобројних саобраћајних незгода него други грађани. Друго, саобраћајна кривична дела спадају у „најмлађа” кривична дела, јер су настала и омасовила се тек у току последњих неколико десетина година. Отуда та велика разноликост описа таквих кривичних дела у законодавствима разних земаља. Упоредивући кривичне законике који постоје у појединим земљама, тешко бисмо у њима наишли на такве сличности описа поменутих кривичних дела које карактеришу тзв. традиционална кривична дела. Довољно је упоредити кривичне законике земље једнога географског региона, које имају и једнако друштвено уређење а с тим у вези и многостране међусобне односе, да бисмо се уверили колико су дубоке те разлике. То се може лако уочити на примеру кривичних законика европских земаља (5). За ту и такву ситуацију постоје извесни принципијелни и практични разлози.

Кривична одговорност лица заснива се на правној свести која доминира у друштву. Кривица се своди на то да субјекат одговорности делује супротно правној свести коју има или коју би требало да има, према постојећим друштвеним нормама. Стога се подвргавање човека режиму кривичног права, који њему не одговара, може осетити као насилје према моралним основама правосуђа. Али и са практичног гледишта незгодно је судити страном држављанину а још незгодније лишавати слободе. Лице које издржава казну у страни земљи има с тим у вези још и друге непријатности, а као што је познато, казна не сме да ствара веће непријатности од оних које закон предвиђа.

Стога, да не би дошло до непожељног стања ствари, међународни уговори предвиђају да страни држављани остану у надлежности суда у њиховој земљи. Такви уговори закључени су у периоду 1957 — 1962. г. између Пољске и скоро свих социјалистичких земаља: са Бугарском, Чехословачком, НДР, Румунијом, Мађарском и СССР. Саобразно тим уговорима свака уговорна страна се обавезала да на захтев друге стране

(4) Моторна индустрија Југославије, 1974.

(5) Упор. Aleksander Wachrach: Интеграција социјалистичких земаља и домаће право (на примеру међународног друског саобраћаја) „*Panstwo i Prawo*” св. 4 од 1974. г. (резиме на француском, руском и енглеском језику).

покрене кривични поступак по свом закону против свог држављана ако је он на подручју друге уговорне стране учинио кривично дело које представља основ за издавање. Кривично дело за које постоји основ за издавање, је дело за које се по закону обеју уговорних страна може учиниоцу одмерити казна најмање годину дана (уговори са НДР, СРЧС) или више од годину дана (уговори са СССР, СРР, НРБ, НРМ) лишења слободе.

Уговор о правној помоћи између Пољске и Југославије од 2. фебруара 1960. г. не предвиђа преузимање кривичног поступка на захтев друге стране. Додуше, у пољско-југословенским односима друмски саобраћај није баш високо развијен <sup>(6)</sup>, па стога није до сада било много (око десет годишње) случајева кривичног гоњења југословенских држављана због саобраћајних кривичних дела учињених на територији НРП, али се може очекивати да ће у најскорије време у међусобним односима НРП и СФРЈ разне гране транспорта имати већи замах.

Закон о извршењу кривичних санкција од 1969. г. уводи могућност ублажавања кривичноправних конфликта са страним држављанима. Чл. 16. тога закона прописује да према осуђеном лицу које није држављанин НРП и које на њеном подручју борави само привремено а казна лишења слободе која му је одмерена за учињено кривично дело не прелази три године, суд, ако нађе да извршење те казне није целисходно, може исту да замени новчаном казном у висини одређеној у чл. 36 § 2 КЗ <sup>(7)</sup>. У том случају се извршење казне лишења слободе обуставља у тренутку исплате новчане казне.

Међутим, за НРП и СФРЈ то и тако решење није потпуно задовољавајуће. Стога би било пожељно да се у пољско-југословенски уговор о правној помоћи унесе клаузула о узајамном преузимању кривичног поступка против држављана уговорних страна.

Обавеза садржана у уговорима о екстрадицији додуше не крије право ни једне уговорне стране да по свом закону врши гоњење за кривична дела која је на њеном подручју учинио држављанин друге стране, али јавни тужиоци по правилу не користе то право. Тако су дакле методи и облици сарадње између већине социјалистичких земаља у области гоњења за кривична дела уопште, а посебно за саобраћајна кривична дела, правилни и у складу са општом тенденцијом да страни држављани остану у надлежности суда њихове земље.

То у извесној мери, али само у извесној мери решава питање разлика између кривичних закона земаља чланица друмско саобраћајних унија. Не може се, наиме, искључити одговорност страног држављанина

<sup>(6)</sup> 1975. г. ушла су у Пољску 5.252 аутомобила са југословенском регистрацијом, а југоисточну границу Пољске прешло је 272.137 аутомобила са пољском регистрацијом, од којих се један део упутио на територију Југославије. У исто време у Пољску је ушло из НДР око 900.000 аутомобила, а у правцу НДР прешло је границу преко 50.000 аутомобила са пољском регистрацијом.

<sup>(7)</sup> Од 500 до милион злота.

за проузроковање саобраћајне незгоде на основу закона „*loci delicti commissi*”, а та одговорност може се искључити у случају када је саобраћајна незгода последица судара двају возила у коме учествује дододородац и странац (што није редак случај). Тада настаје ситуација за коју је свако решење лоше. Ако оба учесника у судару буду одговарала пред једним те истим судом (разуме се пред судом земље у којој је дошло до судара), један од њих може да одговара по њему потпуно непознатим принципима одговорности, често знатно строжији од оних који су му познати из његове земље. Међутим, ако сваком буде суђено по закону његове земље, онда ће се на један те исти случај и на слична понашања учесника у њему применити потпуно различите законске мере. Једно понашање може да има карактер кривичног дела с обзиром на последицу, а друго понашање по примењеном закону неће имати тај карактер.

VI. О противправности дела у случајевима саобраћајних кривичних дела често одлучује и садржина прописа о друмском саобраћају, јер ови прописи диктирају одређени начин понашања у одређеним ситуацијама на путевима. Образац за те прописе су међународне конвенције: Женевска од 1949. године и Бечка од 1968. године. Међутим, ове конвенције остварују свој циљ тиме што својим потписницима остављају широке могућности да поједине случајеве решавају индивидуално па чак и на одступању од рекло би се апсолутно обавезних принципа. То доводи до знатних разлика између тзв. саобраћајних кодекса у разним земљама.

То се напр. односи на питање које је од битног значаја за друмски саобраћај, наиме на право првенства. Чл. 18 Бечке конвенције признаје право првенства на раскрсницама возилу које наилази с десне стране. Али чл. те исте конвенције поставља правило да саобраћајни знак ставља ван снаге опште правило. Од тога како се примењују саобраћајни знаци зависи дакле да ли и колико опште правило важи у датој земљи. Напр. Француска признаје искључиво право првенства са десне стране и не примењује знаке подређености. Међутим, Чехословачка на свим раскрсницама означава помоћу знакова првенство са десне или са леве стране. Пољска признаје опште правило, али допушта толика одступања од њега да се може говорити о коегзистенцији двају система права првенства: система генералне регулације и система саобраћајних знакова. Недостатак једнообразности у тако значајној области доводи до тога да возачи често чине грешке у погледу коришћења права првенства, што пре свега изазива последице као што су саобраћајни удеси са људским жртвама а затим утиче на правне оцене понашања учесника у њима.

Исто тако је у земљама које припадају саобраћајним унијама различито регулисано питање брзине што има битан значај за безбедност саобраћаја. У суштину возачке професије спада „обрачунавање” коефицијента брзине кретања на метар и делић секунде. При погрешно обрачунаном коефицијенту брзине других корисника коловоза лако долази

до саобраћајне незгоде, јер процена брзине одлучује о безбедности вожње кроз колизионни простор где се мењају смерови вожње. Разлике се односе и на многе друге важне законске прописе о саобраћају на путевима.

Возачи, страни држављани, дужни си да познају и да поштују све саобраћајне прописе земље на чијем подручју управљају возилима. Стога се смело може рећи да у случају повреде тих прописа нема значаја њихово позивање на друкчије регулације друмског саобраћаја у њиховој земљи. Међутим, то је тзв. херметично-правно гледиште. Ако наине на то питање гледамо под социолошко-правним или политичко-правним углом треба да размислимо да ли је то у пракси могуће с обзиром на то што пољски или југословенски, румунски или мађарски возачи не располажу популарним публикацијама које садрже правне прописе из којих могу лако уочити разлике у саобраћају у појединим земљама. Да ли се према томе може масовно и апсолутно примењивати принцип *ignorantia iuris* poset? (И да ли се тај принцип уопште може применити на саобраћајне прописе?).

Правни прописи о друмском саобраћају, и поред својих различитости у појединим земљама, спадају у домен унутрашњег права које није у супротности са међународним уговорима. Стога њихово непридржавање је основ за примену репресивних мера. Али се намеће питање: да ли правни прописи о друмском саобраћају имају за циљ да олакшају примену кривичних и прекршајних репресивних мера према странцима или да отклоне потребу њихове примене? Ако наш избор падне на превентивну а не репресивну функцију права онда је неопходно потребно да се ускладе правила о друмском саобраћају у земљама које међусобно сарађују. Стога изналажење јединствених не само кривичноправних већ и техничкоправних решења за друмски саобраћај у земљама које се укључују у интеграционе процесе, треба да буде предмет билатералне и мултилатералне сарадње и да дође до изражаја у регионалним споразумима, које не само допушта, већ и препоручује Бечка конвенција која је „широко“ замишљена и обухвата земље разних зона и култура.

У ери међународне интеграције, домаће право губи нешто од своје „интерности“ када све шире обухвата стране држављане. Страно право губи нешто од своје „екстерности“, када почиње да решава судбине људи који врше неку активности изван подручја своје земље. Данас је већ немогуће стварати правне прописе који се не односе само на домаће грађане већ и на грађане других земаља, без познавања и уважавања правних прописа којима се регулишу иста питања у тим другим земљама. На проблематику *домаћег* и *страног* права сада се гледа кроз другу призму а не ону од пре неколико година. То се не односи само, већ пре свега на право које је непосредно везано за путовање људи.