

др. Иван Ромштајн,
доцент Правног факултета у Осијеку

UDK — 35.81 + 17

О НЕКИМ ЕТИЧКИМ (МОРАЛНИМ) ПОНАШАЊИМА ВОЗАЧА И ПЈЕШАКА У ЦЕСТОВНОМ ПРОМЕТУ

1. Увод

Саобраћај постоји од када постоји и човјек, а можемо га укратко дефинирати као дјелатност која се бави пријевозом ствари (робе), људи и пријеносом мисли и писаних ријечи, а развија се успоредо с производним снагама⁽¹⁾. Саобраћај међу различитим гранама привредних дјелатности, заузима једно од посебно значајних мјеста, па је фактично немислииво било какова активност, ако она не би била повезана између произвођача и потрошача материјалних добара. Тисућљећима, све до пре 150 година људи су при путовању или код пријевоза роба (ствари), користили као пријевозно средство товарну стоку⁽²⁾. Кретање ондашњих судионика у промету није представљало велику опасност за повреду њиховог тјелесног интегритета, као што је то данас случај, посебно у цестовном промету. Данас живимо у тзв. добу „цивилизације возила“⁽³⁾. Возило као савремено достигнуће технике утјече не само на развој саме технологије, на временско смањење удаљености у пријевозу робе и путника, него оно својим пријевозним карактеристикама и могућностима знатно утјече и на саму психу човјека, на његов интелект, обичаје, понашање итд. На жалост, морамо констатирати да сва та „цивилизација возила“, њихова множина, брзина кретања и фреквенција у промету, уз лоше грађене цесте, те још лошије одржавање цеста, сигнализације на њима и слично, имају за посљедицу бројне прометне незгоде⁽⁴⁾.

Иако је у последње двије године нешто смањен пораст броја прометних незгода код нас у цестовном промету, а то значи да је и број погинулих особа нешто мањи ипак, „црна биланца“ је и даље забрињавајућа. Тако је примјерице у 1982. години на цестама Југославије било више од 46.000 прометних незгода у којима је погинуло пак око 4.868 особа. Око 62.400 особа је озлијеђено. Материјална штета се процјењује на износ око 2,4 милијарне динара, а када се касније у судским поступцима још утврди и нематеријална штета (накнада за претрпљене болове, стрх, унакажење и сл.) штете ће бити још знатно веће.

(1) Б. Надворник, *Основе саобраћајног права*, Осијек, 1978, стр. 5.

(2) И. Ромштајн, *Одговорност пријевозника за накнаду штете при пријевозу путника и пртљага цестама — компаративно с другим гранама транспорта*, Осијек, 1981., стр. 1 (докторска теза).

(3) М. Ђурковић, *Накнада штете из прометне несреће с возилом иностране регистрације*, Загреб, 1982, стр. 1.

(4) Појам „прометне незгоде“, вид. чл. 10. ст. 1. точ. 53. Закона о основима сигурности промета на цестама (ЗОСП), „Сл. лист“ СФРЈ, бр. 63/80.

Имамо још једну интересантну појаву када је у питању сигурност цестовног промета. Наиме, број возила и возача код нас непрестано је у порасту. Тако до сада имамо око 4,2 милијуна возача и 3,4 милијуна возила. Сходно томе и прометна милиција имала је пуне руке посла у регулирању и надзирању цестовног промета. Прометна је милиција у 1982. години открила више од три милијуна прекршилаца у цестовном промету. Одмах на лицу мјеста је кажњено око два милијуна возача. У 480.000 случајева поднесене су пријаве за разне прекршаје. Такође су прометни милиционари „пронашли“ око 100.000 возача који нису имали возачке дозволе за управљање возилима, а ипак су „управљали“ те тако угрожавали себе и остале судионике у промету.

Све те бројке, на жалост, илустрирају велики ступањ недисциплине, неодговорности, те свако помањкање етике великог броја возача и других судионика у промету. Циљ овог написа и јесте да укажемо на актуелну проблематику везану за сигурност судионика у промету, као што је, етика, те њен утјецај на понашање возача и пјешака, као судионика у промету⁽⁵⁾.

2. Човјек као жртва јавног промета

Сувремени човјек код нас и у свијету изложен је у великом ступњу ризику свакодневног страдавања у цестовном промету, па и у другим гранама транспорта. Наша пажња ће бити усмјерена човјековом страдавању у цестовном промету.

Неспорно је да постоји велики потенцијал човјекова страдања, готово без адекватног примјера у повијести и прошлости људског друштва. На жалост, ми данас немамо адекватне акције у спречавању и санирању свакодневних страдања опћенито, а посебно у вртлогу јавног промета, када је у питању човјек и његова сигурност. Нема примјерне (крајње дјелотворне) друштвене заштите. Можемо мирне душе рећи да је држава у свијету и код нас „монополизирала кажњавање“, а човјек као „несретна жртва“ је хабитуално занемарена⁽⁶⁾. Држава је у правилу једино заинтересирана привести злочинца (штетника) казни. Превенција као друштвени постулат је не само анемична, недјелотворна, него се у њу и материјално, слабо улаже, новчано и кадровски. Ради тога сувремено човјечанство осјећа насушну потребу оснивања једне нове дисциплине (прво у области криминологије), а сада већ и као самосталне знаности: *Виктимологија* (латински *victima*—жртва). Виктимологија би изучавала особеност жртве, механизме страдања људи, било као последица разних кривичних дјела, прометних незгода, несретних случајева итд. Основа се јој налази, првенствено, у врло актуелној човјековој потреби за сигурност, за непредвидивост његова тјелесна интегритета. У људској прошлости, човјечанство се борило против природе а за сопствено одржавање. Садашње човјечанство има да ријеши проблем: како се одржати у борби са властитом природом, техником, како да суремено човјечанство и човјек као појединац, избјегне бројне опасне ситуације, да не би постао жртва цивилизације и њених техничких достигнућа.

(5) Појам „судионик у промету“, вид. чл. 10. ст. 1. точ. 42. ЗОСП, цит. у пош (4).
(6) Вид. детаљније, излагање: З. Шепаровић, *Ризик жртве*, објављено у „Студентском листу“, Загреб, од 10. 10. 1981.

Посебно неке особе „лакше“ постају жртве промета као што су то: дјеца, старе и немоћне особе, инвалиди, душевно болесне особе итд. Мишљења смо да Виктимологија, помало, долази са закашњењем, али ипак на вријеме, са циљем да помогне људима, да смањи људска страдања и жртве, да упозори људе и све судионике у јавном промету, да се понашају у складу с правним правилима и правилима морала. Од сваког судионика у промету тражи се да буде дјелотворан човјек.

Наша пажња у овом раду бит ће усмјерена на проблематику људског страдања у цестовном промету, везано за понашања најбројнијих судионика у промету као што су: возачи и пјешаци. Расправљати ћемо о проблематици етичких (моралних) понашања наведених судионика у корелацији са важећим правилима цестовне сигурности, која се односи на понашања возача и пјешака, јер баш они највише и страдају у јавном промету и то свакодневно.

3. Опћенито о појму етике

Ријеч етика је грчког поријекла. Потиче од два првобитно врло сродна термина: *éthos* и *êthos*. Та два термина су имала већ у вријеме Аристотела различита значења⁽⁷⁾. Тако *êthos* означава у правилу, првенствено навику, означава навикнуте и научене вањске уобичајене људске радње, док се појам *éthos*, више односно на унутрашња људска вољна, душевна својства и људске одлике.

Неспорно је да је етика, иако је једна од најстаријих дисциплина, ипак није могла доћи до неког коначног и трајног, опћесугласног рјешења, а то је врло горуће питање: што је највише добро и највиши циљ људског живота⁽⁸⁾. Баш та добра која користе човјечанству, служе и служила су човјеку као етички усмјеривачи његова живота. Тако се кроз повијест човјечанства узајамно допуњавају човјек појединац и друштво. Сходно томе је друштвени морал одређивао свијест појединца, а генијални појединци су први долазили до, у оно вријеме, јесних схватања о новим потребама хуманизације друштва. Тако су онда настајала и у људском друштву егзистирала нова хуманистичка схватања. Летице ћемо споменути само нека од тих схватања везано, за етичке постулате: што је највише добро и највиши циљ људског живота.

Већ је софист Протагора (481—411) са пуно жара расправљао о човјеку, његову животу те створио чувену изреку: „Човјек је мјера свих ствари; оних које јесу да јесу, а оних које нису да нису“. Ми бисмо још додали, да човјек је био и остаје мјера свијета.

Сократ (496—399) сматра да тко је мудар, тко зна што је добро, тај дјелује добро, па постиже срећу и блаженство.

Аристотел заступа мишљење да сваки човјек тежи према срећи. Етичко у човјеку је врлина воље, а постиже се ако се ум усмјерује по начелу „златне средине“, тј. треба избјегавати неумне крајности.

(7) В. Павичевић, *Основи етике*, Београд, 1967, стр. 9.

(8) В. Павичевић, *ibid.* нота 7), стр. 10. Вид. „Опћа енциклопедија“, 2 1977, Загреб, стр. 619.

Кршћански филозофи (нпр. Аурелије Аугустин) који је живио од 354—430 заступају мишљење да се људи морају понашати ненасилно, да међу људима треба да превладава: љубав, праштање и милосрђе.

Имањел Кант (1724—1804) истиче да је добра воља оно једино на свијету што може бити добро. Воља није добро по чину, оно је добро по себи, по хтијењу, у себи носи она своју сврху, а то је испуњење дужности. Дужност је по Канту, нужност дјеловања из поштовања према закону. „Ради према дужности из дужности“⁽⁹⁾.

Карл Маркс (1818—1883) је творац новог материјалистичког схваћања човјека и свијета. По Марксу човјек је биће праксе. То значи да је човјек дјелатно, самодјелатно биће. Пракса је бит човјека, његов начин егзистенције као човјека. Ради тога неки називају Марксову филозофију, филозофијом праксе. Маркс види човјекову повијест као повијест човјекова отуђења. Човјеку је у капиталистичком друштве као произвођачу био отуђен рад. Рад му је био тежак и мучан. Разотуђење човјека као произвођача увјетовано је укидањем приватног власништва над средствима за производњу. То ће бити остварењем комунизма. Тада ће човјек доиста бити биће заједнице, бит ће највише биће⁽¹⁰⁾.

Сматрамо да је потребно још споменути и мишљење Жан-Пола Сартра (1905—1980), као типичног представника филозофије егзистенцијализма. Он истиче да је човјек оно што још није, и није више што јесте. Човјек је одређен временито, из будућности, он је пукотина у масивном битку. Човјек се одлучује на чин али је он немоћан. Све је случајно... „савршена је безразложност“. Живот је сталан неуспјех и бесмислена мучка. Човјек је одговоран за све оно што јест.

Из овог кратког прегледа етичких вриједности и мишљења, слиједи да су главне људске вриједности: доброта, поштење, дужност, истина, хуманост, повјерење, милосрђе итд. Ријеч етика се данас ријеђе употребљава, а замењујд је ријеч „морал“⁽¹¹⁾.

4. Појам морала

Ријеч морал има неколико значења. Некада се ријеч морал употребљава у вриједносно-неутралном смислу. То ће бити онда, када том ријечју желимо да означимо особни начин понашања неког појединца, неке групе људи или неке повијесне епохе. То опет без обзира да ли је ријеч о позитивном или негативном, добром или лошем, уздигнутом или неуздигнутом понашању. Често пута ми у конкретном разговору расправљамо о моралном лику неког возача или пјешака који је проузрочио прометну незгоду⁽¹²⁾. Сада се посебно расправља о „моралу“ у неким ногометним и другим спортским организацијама, о „моралу“ особа које се баве уносним пословима „агробизниса“ и сличних „бизниса“. Умјесто ријечи морал често се употребљава ријеч моралитет или „позитиван морал“, све у смислу важећег, постојећег моралитета.

(9) Б. Калин, *Повијест филозофије*, Загреб, 1982.

(10) Б. Калин, *ibid*.

(11) Ријеч „морал“ потјече од латинске ријечи: *mos-moris*, а значи обичај и нарав

(12) У „Вечерњем листу“ бр. 7097 из 1982. на стр. 17 пише: „Радници прометне милиције из Загреба, Илица 45 молс да им се јаве грађани који знају о прометној незгоди која се десила око 19 сати. ... непознати возач „фићом“ је претицао возило. ... палетео на ... М. К. ... и побјегао.

Друго значење ријечи морал је вриједносно одређено, а не неутрално. Сходно томе се ријеч морал употребљава са значењем које се одређује у супротности са неморалом.

Надаље, желимо још напоменути да се неки поступак или неки однос може оцијенити као моралан, добар или лош, морамо поћи од неких мјерила, критерија. Ти критерији се презентирају у облику норми или правила. Та правила у ствари значе моделе (облике) начина људског понашања, којих се онда треба у животу и придржавати. Морал и морална правила морају у нама бити „дјелотворни“ а не скривени у нашој унутрашњости.

5. Право и његове корелације с правилима етике (морала)

У јуриспруденцији и јурисдикцији је неоспорно да су право и морал фактично двије различите појаве, али су у међусобној тијесној вези. Право и морал се разликују и по садржају и по облику и по друштвеној функцији⁽¹³⁾. Право регулира односе између владајуће класе и потлачене класе у којима долази до оштре класне борбе (економике и политичке), а само узгред право регулира и неке друге (небитне) односе. Право намеће судионицима у правним односима (као и судионицима у цестовном промету) точно одребене, мјерљиве обвезе понашања, које се у случају да их субјект прекрши, могу изнудити државном принудом. Тако право у ствари прецизно штити одребене интересе. С друге стране морал (етика) пак регулира битне људске односе, без којих нема друштва. То нас наводи на закључак да право постоји само у класном друштву, а морал и у бескласном друштву. Морал „тежи“ да човјек сам и слободно испуњава своје „моралне обвезе“, чак да им сам одређује и мјеру. Правила морала нису у стварности тако „прецизна“ и „мјерљива“ као што су то правна правила. Правила морала и њихово поштивање не могу се изнудити принудом, као што важи за правна правила. Може се рећи, ако се правила морала не испуне „добровољно“ (аутономно), него под принудом, онда оне и нису моралне обавезе, гледано са стране оне особе која је принуђена, Кант то лијепо повезује ријечима: „радим према дужности из дужности“. Преведено на наше савремене друштвене односе, радимо све према дужности (сходно правним прописима и самоуправним споразумима), а из дужности (сходно правилима нашег самоуправног социјалистичког морала). Морална правила траже од нас да поштујемо и поступамо и по правним правилима. Из повијести људског друштва сазнајемо да се морал заснива на обичајима и на опћенито усвојеним мјерилима вредновања поступања сваког човјека. То опет са стајалишта појма „добра“ и „зла“. Морал (етика) се стварно обликује у непосредној вези с увјетима животне заједнице, културе, традиције, па и религије⁽¹⁴⁾.

Из изнесеног слиједи да је право хетерономна норма, а морал може бити једино аутономна норма, иако с гледишта друштва може бити и хетерономан. Морал означава важан фактор друштвене кохезије, а карактеризира га и становита релативност. Та релативност се пак огледа у различитости моралних начела унутар класа и слојева истог друштва.

(13) Р. Лукић, *Право и морал*, „Архив за правне и друштвене науке“, Етика и право, 2, Београд, 1978, стр. 191. Вид., „Опћа енциклопедија ЈЛЗ“, Загреб, 5/1979, стр. 37 и 38.

(14) Р. Лукић, *ibid.* (нота 13), стр. 191—192.

Једна од важних разлика између права и морала је и питање санкција. Морал (етика) као аутономна норма има у првом реду: унутрашњу аутономну санкцију самог моралног субјекта, тј. „грижњу савјести“ Грижња савјести зна често бити ефикаснија од сваке, вањске, најстроже санкције. Осим тога морал има понекад и вањску, друштвену санкцију, особне врсте, у којој понекад има и елемената одређене принуде, некада чак и физичке. С друге стране, право, као средство договорног наметања воље владајуће класе, има одговарајућу принуду, принудну санкцију. То је санкција државног монопола физичке принуде.

Из наведених разлика права и морала не треба журити са закључком, да између права и морала нема никакве везе. Напротив, постоји константна веза у облику међусобног утјецаја права и морала. Постоје евидентне тежње да се право готово „морализира“, док други опет теже да се право потпуно одвоји од морала. На тај егзистентан проблем већ је упозорио Аристотел својом генијалном сентенцијом: „Важна је златна средина, треба избјежавати неумне крајности“. У осталом у нашем унутрашњем правном саставу можемо наћи пуно примјера гдје се норме морала и права поклапају⁽¹⁵⁾.

У оваквој животној збиљи поставља нам се питање: откуда долази до ове подударности права и морала? Већ смо раније навели да морал настаје прије права, па се даде закључити да одговарајућа норма прво настаје као морална, па се каоније по законодавцу укључује у пропис. Но то не мора увијек бити тачно. Наиме, право може само да створи норму, која онда може да уђе у морал, иако је морал настао раније. Но право може и само себи да створи исту норму коју морал већ има у себи, па је отуда и могућ међусобан утјецај између права и морала⁽¹⁶⁾.

6. Морал и социјализам

Раније описана животна збиља, тј. појава све већег поистовјеђивања још постојећег права с моралом у социјализму, чини се, да се у социјализму још више тежи, да се право што прије поистовећује с правилима морала. Некада се у тој тежњи (можда) и претјерује. Онда се долази до „прераног“ поистовјеђивања. То опет може по нашем мишљењу имати више штетних него корисних посљедица. Неспорно је да је пуно лакше рећи да нешто треба да буде морално са гледишта социјалистичког морала, али је зато врло тешко, баш у конкретном случају (експесу), у конкретној пракси и рећи како гласи тај морал. Социјалистички морал је готово тешко прецизно формулирати. Он још увијек није „изграђен“.

(15) Тако нпр. у Закону о обвезним односима (ЗОО) објављен у „Сл. л. СФРЈ“ бр. 29/78) у чл. 12. стоји: „У заснивању обвезних односа . . . судионици су дужни придржавати се начела савјесности и поштења“. У чл. 16 ЗОО се наводи типично правило нормативне етике, те тај члан гласи: „Сватко је дужан сүздржати се од поступака којима се може другом узроковати штета“.

Када су пак у питању правила цестовне сигурности, исто можемо пронаћи низ примјера гдје се правила морала и правила цестовне сигурности преклапају. Тако у Закону о основама сигурности промета на цестама (ЗОСП), види ноту 4), у чл. 3. стоји: „Судионици у промету дужни су бринути се о заштити животне средине и развијати хуманије односе међу људима ради заштите здравља и живота других особа, а особито дјеце, инвалидних, старих и немоћних особа. Судионици у промету не смеју оштећивати цесту или објекте на цести и ометати промет“. Члан 147. ЗОСП гласи: „Особа која се затекне на мјесту прометне незгоде . . . дужна је пружити помоћ особама озлијеђенима у прометној незгоди“.

(16) Р. Лукић, *op. cit.*, нота (13), стр. 194.

није постојан. Он је у току изградње и стално се мијења. Често тврдимо да социјалистичко право не смије бити противно социјалистичком моралу. Иако нам још увијек сви прописи нису усклађени са стварношћу, морамо се помирити и са животном збиљом и праксом, па хтјели то или не хтјели, бит ће случајева да ће и право бити у супротности са социјалистичким моралом, као и одлуке које се доносе на „таковом праву“. Са тог становишта се оправдано питамо: да ли камата (а посебно садашњи режим камата код наших банака, везано за добивање стамбених и других кредита), која достиже и преко 20%, одговара социјалистичком моралу. Што рећи о „корисним малверзацијама у привреди“, агробизнису, систему натјечаја везаних за пријем у редни однос итд. Недавно је и Сабор Хрватске расправљао о равноправности жена и мушкараца, када је у питању дужина радног стажа, везано за одлазак у мировину. Говоримо о равноправности мушкараца и жене у нашем социјалистичком друштву, али та равноправност није и проведена у СР Хрватској, гледе одиласка у мировину жена и мушкараца. Да не набрајамо и друге „бисере“ и еклатантне случајеве.

7. Опћенито о појму морала (етике) у саобраћајном праву

Неспорно је да се код нас о проблематици моралних понашања судионика у промету, више прича а мање пише. Такође је неспорно, да је мало возача и пјешака код нас који не само да су чули за појам етичности, моралности, а још их је мање који би тај појам знали правилно објаснити и дјелотворно га примјенити. Сигурно је да када би се возачи и пјешаци као судионици придржавали и одређених принципа моралности у јавном промету, онда би порасла и сигурност у промету. Било би и знатно мање људских и других материјалних жртава у промету. Животна збиља је неумољива, па се из ње даде утврдити да нам баш у посљедњих десет година, нагло расте број људских жртава у цестовном промету. Тако је у времену од 1970. — 1982. године на цестама Југославије погинуло око 57.000 особа⁽¹⁾. У цијелом свијету годишње гине на цестама око 300.000 особа. Није потребно уз те стравичне податке наводити још и број озлијеђених особа, те материјалне и нематеријалне штете у новчаним износима итд.

Да је питање морала важно у цестовном промету, а то важи и за друге гране транспорта, видљиво је из низа одредби цитираног Закона о сигурности промета на цестама (ЗОСП). Тако се у чл. 5. ЗОСП наводи: „Организације удруженог рада..... који школују или обучавају кандидате за возаче моторних возила дужни су обуку изводити на начин који ће осигурати да кандидати науче и усвоје правила промета, етику у промету...“ Законодавац није у наведеном тексту подробније објаснио што се подразумева под појмом „етика промета“. Већ из до сада изложеног, а гледано кроз повијест људског рода, даде се утврдити да је појам етике (морала) био и остаје и данас врло сложен. Ни ми у нашој савременој пракси још увијек немамо на једном мјесту сакупљена нити

(17) В. Васиљевић, *Безбедност саобраћаја, остварења и могућности*, Београд, 1980, стр. 14—17.

систематизирана правила морала, посебно када је у питању цестовни промет. У наставку рада говорит ћемо о неким правилима морала, везаних за врло актуелна понашања возача и пјешака у цестовном промету, јер поштивањем истих се знатно доприноси сигурности судионика у промету.

8. Опћенито о возачима и пјешацима као судионицима у промету

Неоспорно је да сам појам „судионик у промету“ (корисник пута) по свом садржају, обухваћа све особе које судјелују у саобраћају на путу, па чак и шире. Тако нпр. у чл. 10, ст. 1, точ. 42. Закона о основама сигурности промета на цестама (ЗОСП) се наводи: „Судионик у промету је особа која у промету, на цести управља возилом или се налази у возилу, која тјера, води или јаше животињу која се креће по цести, а и пјешак или особа која своје радне послове и задатке обавља на цести“. Затим појам „судионик у промету“ садржи и одредба чл. 5, 7, 8. и др. Конвенција о промету на цестама (донесена у Бечу 1968)⁽¹⁸⁾. Сви се ти наведени судионици могу сврстати у четири основне категорије: возачи, друге особе у возилу, пјешаци и особе које у неком другом својству раде на путу⁽¹⁹⁾. Нас у овом раду интересују морална понашања возача и пјешака, као најбројније групе судионика у промету, јер баш они и постају у највећем броју жртве промета. Проблематику моралних понашања возача и пјешака као судионика у промету проматрат ћемо и у корелацији са важећим правилима цестовне сигурности, јер се они међусобно допуњују.

Већ смо раније навели да ако судионик у промету прекрши неко морално правило, санкција би била, његова грижња савјести, више као унутрашња (аутономна) санкција. Вањска санкција, била би осуда са стране друштва, нека врст јавног пријекора и сл. У моралном смислу, мишљења смо да сваког судионика у промету, а што посебно важи за возаче и пјешаке, исте треба похвалити када поступају према моралним правилима крећући се у јавном и другом промету. Но ако би они поступали супротно правилима морала, тј. ако би се они понашали неморално, поред њихове прижње савјести, тада вањска санкција у смислу морала треба бити погрда, осуда са стране осталих чланова друштвене заједнице. Погрда иде у правцу оног човјека који чини нешто што не треба, нешто што је у супротности са појмом „добро“, а улази у појам „зла“. Тако често питамо возача или пјешака, а након што се деси неко конкретно прометно зло: „Зашто си то учинио“? Тада чујемо уобичајене исприке „Мислио сам да ћу моћи претећи друго возило, да ћу прећи на време цесту“... и сл. Логично је да ћемо у таквим случајевима обично рећи: „Требало је да о свему томе боље мислиш“. Ето тако долазимо до појма „дужности мишљења“. Треба мислити, то је дужност сваког човјека, способног за мисаону дјелатност. „Треба мислити“ важи и за возача и пјешака, као и за остале судионике у цестовном промету. Мислити и мишљење је почетни и крајњи облик сваког људског дјелања и активности. У најбољим случајевима имамо у правилу два „процеса мишљења“⁽²⁰⁾.

(18) Конвенција о промету на цестама, „Сл. л.“ бр. 6/78, Међународни уговори.

(19) Б. Надворник, *op. cit.*, нота (1), стр. 33 и даље.

(20) John D. Mabott, *Увод у етику*, Београд 1981, стр. 65—66.

Тако примјерице један интелигентни возач или пјешак, не мисли претходно да би потом радио. Његова интелигенција се не изражава неким претходним процесом мишљења, већ се очитује начином на који се неки чин у току вожње, пјешачењем и сл. обавља — интелигентно. Чак и када су претходним размишљањима постављени, текуће планове и задатке с којима се наведени судионици у промету од случаја до случаја сусрећу у јавном промету, ваља увијек, крајње интелигентно и опрезно извести. Онај судионик у промету који погреша (пропусти) да неку своју дужност (моралну) добро изврши (испуни), па дође до прометног инцидента, до прометне незгоде и сл., онда починитељу треба рећи (у моралном смислу) да је он- површан, несмотрен, некултуран, неинтелигентан, шлампава, неспретан итд. Све су то ријечи моралне погрде, јер их је он својим неинтелигентним понашањем проузроковао.

Наилазимо и на другу потешкоћу, када треба анализирати и даљњи термин „дужност да се мисли“. Неки сматрају да прије сваке људске дјелатности, прије сваког чина, сваки човјек (који је урачунљив дужан је у моралном смислу, што цијеловитије размислити да ли ће његова, конкретна акција, понашање бити истовремено и прикладно у датом случају⁽²¹⁾). Но некада не ваља и јако „дуго“ размишљати. Тако примјерице, главна Хамлетова невоља је била у „превише чистом и јасном размишљању о догађајима“⁽²²⁾.

Неспорно је да сваки човјек и сваки судионик у промету, а то важи и за возаче и пјешаке, дужан је да размишља што цјеловитије, сходно својим умним способностима. Посебно је дужан да цјеловито и благовремено размишља прије него доноси конкретне одлуке о својим акцијама док се укључује у цестовни промет, док у њему учествује и када се искључује из њега.

С друге стране, животна је збиља да и возач и пјешак не реагирају одмах и благовремено, истог тренутка када опазе конкретну опасност. Тако је примјерице сваком возачу потребно становито вријеме да „схватити опасност“, да донесе одлуку, како ће је избјећи. Тек иза тога почиње возач и „проводити одлуку“ на дјелотворан начин, тј. он почиње кочити. У времену „реагирања“ возач схвата опасност, душевно ју прерађује. Он размишља у пуном смислу ријечи. Само он нема времена да пуно размишља, па чак и не смије дуго размишљати „попут Хамлета“. Дobar возач са добро изоштреним рефлексима, у правилу је дужан та своја „размишљања“ извршити за свега 1/3 секунде (вријеме реагирања), јер у међувремену возило не „размишља“, оно се и даље креће, па свако „споро“ размишљање и реагирање возача возила, да се кочи, може имати у слиједиој секунди катастрофалне посљедице, када је у питању сигурност других судионика у промету.

Из изнесеног се даде лако закључити да постоје разне и врло сложене потешкоће, практичне и техничке природе, када је у питању дужност возача и пјешака да „мисле“ као судионици у обављању промета. Ако судионик у промету пропусти ту „животну дужност“, тј. да увијек и на свакоме мјесту у јавном промету, размишља, он таквим, лошим, понашањима поступа супротно не само правилима морала, него истовре-

(21) и (22) J. D. Mabott, *ibid.*, нота (20), стр. 83—84. Вид. и код: Н. Prichard, *Moral Obligation and Duty and Interest*, London, 1968, p. 27.

мено крши и правила сигурности, којима су нормирана понашања возача и пјешака у цестовном промету. Дакле, постоји неодвојива корелација доброг понашања судионика у промету, када су у питању правила морала и прописа цестовне сигурности. Аргументата имамо јако пуно у важећим правилима цестовне сигурности. Баш Закон о основама сигурности промета на цестама (ЗОСП), готово у сваком свом члану барата термином као што су „дужност“, „треба“, „дужан је“, „смије“ „не смије“ итд. (усп. чл. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 27, 29, 31, 30. и даље ЗОСП)⁽²³⁾.

За судионике у промету, за возаче и пјешаке увијек важи и морална и законска миксима, да су они дужни исправно мислити, а та се дужност темељи на објективним разлозима. О томе ћемо више расправљати у наставку рада.

9. О неким понашањима возача у цестовном промету

ЗОСП у чл. 10. ст. 1. точ. 43. даје ову дефиницију возача: „Возач је особа која на цести управља возилом“. Сходно томе каквим возилом управљају, возачи могу бити: возачи возила на моторни погон, возачи моторних возила, возачи трамваја, бицикла, запрежних возила, возачи возила која се крећу снагом особе која њима управља (разна ручна колица, инвалидска колица итд.). Возачем би требало сматрати и особу која управља товарним или јахаћим животињама, те особу која на путу води животиње појединачно или у стадима⁽²⁴⁾.

У циљу што сигурнијег и бржег кретања, возачи као судионици у промету, дужни су се понашати тако да избегавају ометање других судионика у промету, те да не изазивају опасност за промет. Посебно је важно да возачи и остали судионици у промету, стално развијају све хуманије односе међу људима ради заштите здравља и живота других особа, а особито дјеце, инвалида, старих и немоћних особа. То су истовремено и моралне и законске дужности судионика у промету (усп. чл. 3. ЗОСП). Мишљења смо да су начела утврђена у чл. 3. ЗОСП типичан примјер нормативне етике, тј. не смијемо никога угрозити у промету, не смијемо наносити штету тјелесном интегритету судионика у промету. Приликом управљања возилом возач мора уложити дужан опрез, мора размишљати, мора поступати у сваком моменту тако, да узмогне избећи сваку незгоду коју под датим увјетима може предвидјети (усп. чл. 45. ЗОСП). Мишљења смо да возач, опћенито испуњава своје дужности у јавном промету, када дјелотворно мисли и размишља о свим својим и туђим акцијама у вожњи. То је дужан чинити у складу са „својим увјерењем“ о датој (конкретној) ситуацији у промету, када возач вјерује да је његово понашање адекватно посљедицама његова поступка, када је он у увјерењу да поступа у складу с моралном, па и правилима цестовне сигурности, поштујући и своју мотивираност да чини добро, када чини оно што сматра да је у конкретном случају, подузео да чини (а не што је стварно учинио). То све опет треба цијенити у корелацијама, колико је возач имао времена да нешто учини, те да ли је конкретни допринос

(23) Сличне одредбе садржи КСП, нота 18) те Закон о сигурности промета на цестама СРХ, Нн. бр. 34/76.

(24) Б. Надворник, *op. cit.*, нота (1), стр. 33—34.

возача и „довољан“, да би се то његово понашање, у његовом субјективном смислу схваћања конкретних дужности могло оцијенити исправним.

Возило, као техничко достигнуће савременог „дивилезирапог тренутка“, сматра се врло опасним средством у јавном промету. Возило је опасна ствар. Стога возач не само да мора владати возилом, него се он психички и физички мора потпуно ангажирати. Тако примјерице возач не смије испуштати управљач из руку, те увијек поступати у вођњи тако да води рачуна, да му је возило увијек стабилно у вођњи. Прије него се укључује возилом у промет на путу, он је дужан провјерити да ли су испуњени увјети за кретање возилом на путу. Возач мора подузети потребну радњу да се на сигуран начин укључи у промет, а да тиме не угрози друге судионике. Дobar возач увијек ће возити „дефанзивно“, опрезно и промишљено, јер свака неприлагођена брзина је потенцијална опасност за судионике у промету. Дobar и савјестан возач (не само у моралном смислу), треба знати и увијек мислити на чињеницу, да брзина зависи од карактеристика возила, терета на возилу и пута по којем се креће. Дobar возач је увијек дужан да брзину кретања возила прилагоди наведеним увјетима, тако да возило може и зауставити пред сваком препреком коју у даним увјетима може предвидјети. Мишљења смо да ту морамо бити толерантни у односу на возача, па од њега не можемо тражити, да он мора предвидјети унапријед неко неправилно, непрописно и неразумно понашање других судионика у промету. Када би се то тражило од возача у свакој ситуацији, то би готово парализирало јавни промет. Но, од возача се оправдано захтијева да уз дане околности и уз нормално расуђивање, предвиди да дијете које трчи уз цесту, може изненада истрчати и на саму цесту, па ће возити лагано и опрезно (то је његова и морална и законска дужност предвиђања опасности). Ако возач на цести обилази пјешака, бициклисту и друге судионике на путу, или ако их обилази, мимоилази, возач мора рачунати на могућност ненаданих „понашања“ тих судионика. Поготову ако возач уочи да пјешак „тегура“ цестом, дјеца се играју уз цесту или је претрчавају, онда ће он као разуман возач, као добар возач, возач који мисли у таквим изузетним ситуацијама на цести возити тзв. прилагођеном брзином. Тада ће он моћи благовремено зауставити возило. Дobar возач ће увијек водити рачуна да има довољно размака иза возила за којим се креће, а пази ће код мимоилажења са другим возилом, или за случај претицања возила, има ли довољно размака између тих возила. Дobar возач ће водити рачуна и о дужини зауставног пута возила којим се креће, како би у свакој датој ситуацији био господар возила, те да се на вријеме и правилно заустави с возилом.

Своје право првенства у промету никада неће остваривати на силу, из пркоса, него ће увијек поступати као добар возач, поступат ће разумно и хумано. Дobar (моралан) возач мора бити и хуман и пажљив.

Једно од најважнијих и најпресуднијих понашања возача када је у питању сигурност промета, јесте понашање возача и других судионика у моменту кретања на раскршћу. То су баш мјеста гдје има највише прометних незгода. Морална и законска дужност возача, када се приближава раскршћу, јесте да вози с повећаном опрезношћу. Ту

је возач дужан, да мисли, што цјеловитије то допуштају конкретне околности, а у фази док се приближава раскршћу, улази у њега, пролази кроз њега итд.

Добар возач ће у промету пазити на колоне пјешака, дјеце и других, неће возилом преоцијецати те колоне. Затим добар возач који управља камионом, чија највећа допуштена тежина прелази 3.500 кг, или ако управља аутобусом, пазит ће строго да таквим возилима не управља више од 8 сати. Након 5 сати вожње на таквим возилима учинит ће прекид у вожњи од пола сата, те ће се активно одморити. Возач када управља аутобусом, теретним моторним возилом или скупом возила чија највећа допуштена тежина прелази 20 тона, а у току 24 сата прелази више од 500 км, престат ће са вожњом, а вожњу ће наставити други одморни возач. Он је дужан тако поступати, чак ако би био изложен дисциплинском поступку својих претпостављених, ради тзв. псеудоекономичности⁽²⁵⁾, јер вријеме укупног ефективног управљања возилом у току 24 сата не смије прећи 8 сати.

10. Возач и дјечје игре

Међу особе које „врло лако“ постају жртве у промету долазе дјеца. Психолози су доказали да дијете до 7 година старости, често није кадро, јасно уочити да ли возило стоји или се креће, односно, посебно нису у стању одредити брзину кретања возила. Добар и савјестан возач ће водити о томе рачуна, када наилази на дијете као појединца или на групу која се крећу цестом, посебно ако се играју на цести. Неспорно је да је нормална и законска дужност одраслих, а посебно родитеља, да предшколску дјецу која се крећу колником или пјешачком стазом, одрасле особе воде за руку. Но то се на жалост увијек не чини. Опћа је позната чињеница да на колнику на којем се одвија промет, играње дјеце (као што је: лоптом, вожња на котураљкама, ромобилом, дјечјим бициклом, клизање, санкање итд.) је забрањено (усп. чл. 42. ЗСПХ)⁽²⁶⁾. На пјешачким је стазама играње дјеце допуштено само кад се тиме не омета кретање пјешака (чл. 90. ЗСП БиХ, чл. 50. ЗСПК)⁽²⁷⁾.

Изнимно у насељеним мјестима може се играње дјеце допустити у одређеним улицама, или у дијеловима улица, али само када о томе одлуче прописом опћинске скупштине. У томе случају се мора одговарајућим саобраћајним знаком забранити кретање возила, а у вријеме када су дјечје игре допуштене.

Стога ће сваки добар возач водити о томе строго рачуна, посебно када су у питању дјечје игре. Добар возач, када се приближава дјецу која су у игри, дужан је возити с повећаним опрезом, и таквом брзином, да за случај потребе увијек може возило зауставити на вријеме.

(25) Б. Надворник, *op. cit.*, нота (1), стр. 84.

(26) ЗСПХ — Закон о сигурности промета на цестама, Нн бр. 34/76.

(27) ЗСП БиХ — Закон о сигурности промета на цестама Босне и Херцеговине, „Сл. л. СР БиХ“, бр. 17/75, ЗСПК — Закон о сигурности промета САР Косово, „Сл. л. САРК“ бр. 8/75.

Ако наиђе на улицу гдје је одлуком опћинске скупштине допуштено, да се градска дјеца, жељна игре и дјечјих настапшлука, смију играти на цести, онда том цестом возач се неће нити кретати возилом. Добар возач мора увијек бити и добар човјек.

11. О неким понашањима пјешака

У цестовном промету осим возача с возилима, суделују и пјешаци. Између пјешака је за сигурност промета посебно важно баш понашање дјеце и њихово понашање на путу. Важни су и односи између возача и пјешака.

Добар пјешак, особа која мисли, мора знати да се она као пјешак не смије кретати и задржавати на колнику. Ако се ипак креће колником, јер то диктира конкретна ситуација у промету, онда се пјешак мора кретати што ближе рубу колника. Мора се у такој ситуацији кретати веома пажљиво и на начин којим не омета или не спречава промет возила. Ријетки су такви дисциплинирани пјешаци. У моралном (етичком) смислу, што се тиче пјешака, када се крећу у јавном промету, морају имати истински развијен осјећај дужности, разумјевања за друга судионице, осјећај повјерења и савјесности. Свака њихова активност у промету мора бити у складу с правилима морала и са правилима сигурности у цестовном промету.

Пјешаци се смију кретати колником када гурају бицикл с мотором, обичан бицикл, особе које се крећу с помоћу покретних столаца за немоћне особе. Пјешаци се смију кретати колником и као организирана пјешачка колона, али су тада дужни кретати се десном страном цесте, више према десном рубу колника у смјеру кретања.

Ако се пјешак креће изван насеља цестом, онда је дужан као добар и савјестан пјешак да се креће уз лијеви руб колника у смјеру кретања. Изнимно се пјешак може кретати уз десни руб колника само када се ради о непрегледном завоју, провалији, усјеку, одрону и сл.

Пјешак је дужан преко колника прелазити пажљиво и најкраћим путем. Прије ступања на колник, а за случај прелаза преко истог, пјешак је дужан увјерити се, да то може учинити на сигуран начин. Баш ту пјешаци чине кобне грешке и то свакодневно. Свака журба пјешака, несмотреност, површноост, несконцентрираност крајње су опасни за сигурност пјешака и осталих судионица у промету. На цести гдје има обиљежени пјешачки пријелаз, или постоји изграђен пјешачки пријелаз, пјешак је дужан код пријелаза преко цесте ићи тим пријелазима⁽²⁸⁾.

Важно је још истаћи да и возачи када наилазе на раскршћима или када виде да се пјешаци крећу колником, или да прелазе колник, дужни су обратити пажњу на кретање пјешака, а посебно дјеце и инвалидних особа, све у циљу да их се не угрози.

Возач не смије ометати пролаз пјешака који су већ ступили на пјешачки пријелаз.

(28) Б. Надворник, *op. cit.*, нота (1), стр. 71.

Умјесто закључка

Неоспорно је да морал израста као вредновање, довођење у извјесну везу датих вриједности или читавог система вриједности и људских поступака и понашања, као властитих тако и туђих. Морал је уједно и истовремено и „особно својство“, један од најважнијих облика самосвијести и свијести, увјета и претпоставки друштвеног понашања и чињења. Морал израста на корелацијама и супротностима појмова добра и зла. Садрже мјерила која носе неку врсту печата таквог оцјењивања датих људских поступака.

Неспорно је да ми данас живимо у друштву просјечних људи, сусрећемо се у јавном промету са судионицима промета, просјечних људских квалитета. Код нас се у свакодневним збивањима ствара просјечни социјалистички морал. Морал је био, а посебно то важи за социјалистички морал, да он остаје ствар човјека и за човјека. Лако је рећи што је, морално, гледано са становишта социјалистичког морала, али је зато тешко рећи како гласи тај социјалистички морал.

Морал не може остати „скривен“ у човјеку, у судионику промета, посебно када су у питању возачи и пјешаци. Морал возача и пјешака мора бити дјелотворан у чињењу добра. Морал је човјекова неotuђива вриједност и препознатљивост. Морал се ником, па нити возачима нити пјешацима не може „одузети“ нити „додијелити“. Морал је унутрашња, људска препознатљива квалитета понашања у свакодневној животној збиљи, а стиче се континуираним стрпљивим и правилним одгојем, те свакодневним поштеним и савјесним радом. Манифестира се чинима „добра“, а избегава се нанашање „зла“.