

Saobraćajni delikt kao faktor bezbjednosti saobraćaja

Željko Petrić

Magistar saobraćaja, Agencija za usluge u saobraćaju „AUTOSAobraćAJ“ Brčko distrikt BiH, Brčko, Bosna i Hercegovina, autosaoobraćaj@hotmail.com

Sažetak: Saobraćajni delikt je negativna i trajno aktuelna društvena pojava u njima je složen splet uzroka, široka paleta posljedica, takva koju društvena zajednica mora nužno suzbiti. Djelotvornost toga nastojanja zavisi od temeljita poznavanja pojave, odnosno njenih bitnih fenomenoloških i etioloških odrednica. Da bi saobraćajni delikt bio spoznat u složenom obliku svog totaliteta, potrebno je raščlaniti njegove temeljne sadržaje, značaj koji su za njega bitni, a posebne njegove uzroke s ciljem smanjenja stope saobraćajnih delikata.

Takav pristup problemu jasno upućuje u koju naučnu oblast treba smjestiti to, prirodom stvari, polazno razmatranje. Realitet svake pojave u sferi delikventnog, posebice kriminalnog ponašanja, mora prije svega biti razmotren na razini individualnih fenomenologijskih i etilogijskih odrednica. Ti uslovi opredjeljuju sistemsko smještanje predmetne analize u naučnu oblast kriminalističke morfologije. U tom opisanom smislu saobraćajni delikt redosljedom je prvi objekt naučnog područja saobraćajne kriminalistike.

Ključne riječi: saobraćajni delikt, saobraćajna delikvencija, saobraćajne nezgode.

Datum prijema rada: 20. maj 2015.

Datum odobrenja rada: 25. maj 2015.

UVOD

Kao sociološki fenomen, savremeni saobraćaj je podučje istraživanja različitih ponekad isključivih interesa, a nerijetko predmet destruktivnih djelovanja koja se pojavljuju kao rezultat delikventnih postupaka. Analiza njihove strukture zahtjeva brižljivu metodologijsku pripremu i kritički odabir pitanja.

Saobraćajna delikvencija je svojim prisustvom negativna društvena pojava, takva koju društvena zajednica nužno mora suzbijati. To zavisi prvenstveno od samog poznavanja pojave, njenih karakteristika i relacija u odnosu na druge do-dirne pojave.

Saobraćaj kao društveno korisna djelatnost sastoji se od kretanja, tj. ponašanja velikog broja ljudi od kojih mnogi upravljaju motornim vozilima kao opasnim stvarima. Danas, na vrlo ograničenom prostoru, na kome se odvija drumski saobraćaj, praktično učestvuje cjelokupna populacija stanovnika tehnikom koja se koristi u ovom saobraćaju za prenos ljudi i robe upravlja veliki broj ljudi različitog doba starosti, pola, stepena osposobljenosti za učešće u saobraćaju, psihičkog i fizičkog zdravstvenog stanja, karaktera, navika, shvatanja, interesa, itd. Ovome treba dodati i neodgovarajuću putnu mrežu i stanje puteva i putne signalizacije, činjenica da se na tim putevima odvija pretežno mješovit

saobraćaj (bicikl, zaprege, motorna vozila različitih voznodinamičkih karakteristika), veliki broj inostranih vozila, koncentracija velikog broja vozila na malom prostoru (gradovi, turistička područja), različite vremenske uslove pod kojim se odvija saobraćaj, istorijske, kulturne, društveno-ekonomske i druge faktore.

Sve ovo čini okvir u kome djelovanjem različitih složenih, mnogobrojnih, međusobno isprepletanih uzroka, uslova i drugih faktora nastaju i negativne pojave koje prate odvijanje savremenog saobraćaja.

Saobraćajna nezgoda je stvarna pojava. U ovom pojmu svedinjene su zajedničke i posebne značajne, skupine nižih pojmova. Ta pojedina obilježja čine osnovu razlikovanja saobraćajnih delikata od ostalih vrsta i upravo se njima izražavaju posebne razlike, svojstva i odnosi koji određuju uvrštenje konkretne pojave u navedenu skupinu.

Tehnika i negativne društvene pojave u saobraćaju su u određenom međusobnom odnosu. Osnovni zadatak današnje nauke nije samo zadovoljavanje primarnih potreba ljudi nego isto tako otklanjanje šteta koje je izazvao dosadašnji razvoj. Mnogi današnji tehnološki procesi korištenje energije, naročito nekih vrsta stvaraju izvjesnu opasnost za okolinu. Saobraćaj je takođe jedan od onih društvenih aktivnosti koja nužno uključuje stavljanje opasnosti određene

nih dobara. Pored opasnosti koja je povezana sa njegovim korištenjem, motorno vozilo je postalo sredstvo, mjesto ili predmet izvršavanja mnogih krivičnih djela. Nas ovdje interesuju samo one negativne pojave, odnosno uzroci koji nastaju u procesu odvijanja saobraćaja.

Prethodno navedeno u tekstu nas navodi na istraživanja pojedini uzroka ovog problema, prevashodno se može reći društvenog, ali i naučnog, čiji bi adekvatni rezultati ukazali na određenu osnovu, koja će poslužiti za donošenje i realizaciju plana, i preventivnog djelovanja u sprečavanju saobraćajnih delikata.

Ovim istraživanjem treba obuhvatiti i naučno utvrditi odnos fragmenata etiologije, tj. dijelove uzroka saobraćajnih delikata, s posebnim osvrtom na faktore: čovjek, vozilo, put i faktor okruženje, dakle utvrditi kako pojedini navedeni uzroci utiču na saobraćajne delikte. Gledano uopšteno uzroka je mnogo, kako socioloških, tako i psiholoških koji utiču na saobraćajnu delikvenciju, a iz kojih se izvode i svi ostali uzroci negativnih pojava, ali ćemo mi u ovom istraživačkom projektu akcenat staviti na sljedeće uzroke:

1. čovjek;
2. vozilo;
3. put;
4. okruženje – klimatski uslovi.

Generalna hipoteza ovog istraživanja glasi: Na saobraćajnu delikvenciju, odnosno negativne pojave u saobraćaju bitan utjecaj imaju faktori (uzroci): čovjek, vozilo, put i okruženje – klimatski uslovi.

OSNOVNI HIPOTETIČKI STAVOVI

Osnovni hipotetički stavovi o strukturi problema

Cjelokupna etiologija i fenomenologija saobraćajne delikvencije je raznovrsna, ali ono što je verifikovano i potvrđeno istraživanjima u prvom redu su i dominantnu ulogu imaju čovjek, vozilo, put i okruženje odnosno klimatski uslovi. Brojni faktori koji utiču na nastajanje saobraćajnih nezgoda imaju složenu i različitu strukturu, izvore, prirodu, snagu, djelovanje i jačinu, neposrednost uticaja na strukturu, uzročni odnos, posredne i neposredne, odlučujuće veze i determinacije zakonitosti djelovanja i diferencirati ih prema stepenu neposrednosti, prema snazi uticaja na složenost problema opterećuje i činjenica što se radi o relativno novim pojavama, sa brojnim specifičnostima na koje se nismo navikli, koje nismo još shvatili u okviru svog reagovanja još nije dovoljno uključilo nauku. Osnovni podaci o saobraćajnim nezgodama mogu se dobiti iz zvaničnih statistika o saobraćajnim nezgodama (statistika MUP-a i sl.).

Osnovni hipotetički stavovi o funkcijama problema

Problem koji izaziva saobraćajna nezgoda ima funkciju posredovanja, te predstavlja problem koji izaziva niz drugih problema, kao što su veliki mortalitet radno sposobnog stanovništva, povećana individualnost i opterećenost bolestima, materijalne štete, itd. Uzrok nastajanja problema

može se posmatrati kao usmjeravajuća funkcija za njegovo rješavanje, prije svega rad na prevenciji ovog problema jer sama saobraćajna nezgoda kao pojava jako utiče na društvo, ali ima veliki uticaj i na kvalitet života.

Osnovni hipotetički stavovi o vezama i odnosima

Veliki broj istraživanja na ovu temu je potvrdio da pomenuti faktori imaju bitnu ulogu u uticaju kako pojedinačno, tako i međusobnim odnosima na pojavu saobraćajne delikvencije, pa tako i da je saobraćajna delikvencija globalni problem, ali i takođe da su neke zemlje daleko ispred ostalih u rješavanju tog problema. Tu se prije svih misli na Japan i Švedsku gdje je stopa smrtnosti i do deset puta manja u odnosu na svjetski prosjek. Ovo nam govori o velikom trudu i ulaganju navedenih zemalja u cilju smanjenja saobraćajne delikvencije, prvenstveno saobraćajnih nezgoda.

ZNAČAJ ISTRAŽIVANJA

Naučni značaj istraživanja

S obzirom da problem koji ćemo istraživati u dosadašnjoj naučnoj teoriji nije dovoljno istraživan i razrađen, naučna opravdanost našeg istraživanja ogleda se u doprinosu produbljivanju, proširivanju i pouzdanosti naučnog saznanja o predmetu i/ili metodu istraživanja. Kako je naše istraživanje usmjereno na uzroke, odnosno uzročno-posljedične veze i odnose primarna nam je eksplikcija, a da bi došli do eksplikacije njoj prethodi deskripcija. Dakle, kako u nauci postoji određeni broj istraživanja osim ovoga našeg, opravdanost ovog istraživanja se ogleda i u komparaciji sa rezultatima drugih istraživanja, čime se utvrđuje pouzdanost ili ne, istraživanja koja su bila predmet komparacije.

Društveni značaj istraživanja

Nalazi istraživanja mogu da posluže kao osnova za preventivno djelovanje u otklanjanju ili smanjenju uzroka, kako navedena četiri socijalna uzroka koji su predmet našeg istraživanja, tako i ostalih socioloških uzroka, kako bi se smanjila stopa suicida i time stvorila pozitivnija slika u pogledu djelovanja na otklanjanju gore navedenih socijalnih faktora, tako i uopšteno gledano na faktore koji imaju bitan utjecaj na odluku da se izvrši suicid, čiji su sastavni dio i socijalni faktori koji su predmet našeg istraživanja.

REZULTATI DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Dosadašnja istraživanja, kada je ova problematika u pitanju, stvorila su nezadovoljavajuće stanje, jer su neki faktori često ili će relativno često biti predmet istraživanja (npr. uticaj alkohola) dok je uticaj nekih faktora zanemaren (društveni i prirodni faktor). Najobuhvatniji pregled dosadašnjih istraživanja na našim prostorima dao je dr Milan G. Inić u svojoj knjizi „*Bezbjednost drumskog saobraćaja*“ iz 2001. godine gdje se upravo kao glavni faktor koji determi-

nišu u saobraćaju navodi upravo čovjeka, vozilo, put i okruženje koji i jesu predmet našeg istraživanja.

Prema podacima raznih autora, put se kao uzrok saobraćajnih nezgoda pojavljuje u širokom rasponu od 0,5 do 37%. U mnogim evropskim zemljama smatra se da je put uzrok saobraćajnih nezgoda u 20 do 30% slučajeva. Budući da je evropska mreža puteva kvalitetnija od naše, prema istom kriterijumu trebalo bi da put kao uzrok saobraćajnih nezgoda kod nas sudjeluje u znatno većem postotku.

Najzastupljenije je mišljenje (najveći broj autora) da čovjekovo nepravilno ponašanje uzrokuje 85% ukupnog broja nezgoda, a na loše puteve, neispravna vozila i druge faktore, u koje spadaju i klimatski uslovi, spada ostalih 15% (Zahirović Š., Saobraćajni delikti-kompilirani tekst, Sarajevo, 2006. godina).

TEORIJSKO ODREĐIVANJE PREDMETA ISTRAŽIVANJA

Naučno verifikovano saznanje predmeta

U pogledu našeg istraživanja, ono što je naučno verifikovano iz oblasti saobraćajne delikvencije, jeste to da na nju utiče više faktora ali nas prvenstveno interesuju glavni uzroci koji su predmet našeg istraživanja. Kao glavni uzrok navodi se čovjek, iz kojeg proizilaze drugi faktori, kao što je alkohol (stavovi, shvatanja, tolerisanje konzumiranja alkohola od strane vozača u radnoj sredini, porodici, i socijalnom okruženju, nedovoljno znanje o štetnosti kako i koliko alkohol degradira kapacitet relevantnih sposobnosti za upravljanje vozilom). Još jedan od faktora koji utiče na saobraćajnu delikvenciju, a čiji je uzrok čovjek, jeste umor. (organizacija rada profesionalnih vozača, pravna kultura, nepoštovanje radnog vremena, zdravstveno stanje vozača...). Takođe, nedovoljno znanje i vještina za upravljanje motornim vozilom jesu česti faktori saobraćajne delikvencije, a koji su opet proizvod čovjekovog ponašanja, koji podrazumijeva lošu obuku vozača, lošu selekciju vozača na vozačkim ispitima, neadaptiran prostor koji postavlja visoke zahtjeve pred vozače, nedovoljna saobraćajna zrelost, niska saobraćajna kultura, neadekvatna resocijalizacija izvršilaca nezgoda i tome slično.

Vozilo je na drugom mjestu na koje takođe utiče veliki broj faktora: neispravnost uređaja za kočenje i upravljanje odnosno loš kvalitet i tehnička neispravnost vozila i sl. Zatim treći faktor je **put** gdje imamo razna ugrožavanja kao npr. loše stanje puteva, neadekvatna signalizacija, odroni, zastoji u saobraćaju i sl. Poslednji bitan faktor jesu **klimatski uslovi** na putu za vrijeme učešća u saobraćaju: magla, snijeg, kiša, led i sl.

Dakle, istraživanja su dala vrijedne podatke o ovim faktorima, iako nisu svi dovoljno istraženi.

Naučno evidentirano, ali ne verifikovano saznanje

Naučno evidentirano saznanje u pogledu našeg predmeta istraživanja ukazuje nam na procentualnu zastupljenost faktora koji utiču na negativne pojave u saobraćaju.

Naučno evidentirano saznanje nam govori da pomenuta četiri faktora nisu u jednakoj mjeri zastupljena, odnosno daju nam sliku koji je od njih najdominantniji.

KATEGORIJSKI POJMOVNI APARAT

Iz samo pogleda na naziv teme našega istraživačkog projekta proizilaze osnovni kategorijalni pojmovi, a iz osnovnih i njihovi izvedeni:

- saobraćajna nezgoda,
- uzroci i
- faktori,
- a iz gore navedenih osnovnih kategorijalnih pojmova proizilaze sljedeći izvedeni pojmovi, koji ujedno predstavljaju i predmet našeg istraživanja:
 - čovjek,
 - put,
 - vozilo i
 - klimatski uslovi.

- **Saobraćajna nezgoda** predstavlja događaj na putu ili nekom drugom mjestu otvorenom za javni saobraćaj ili je započeo na takvom mjestu, u kome je učestvovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kome je jedno ili više lica poginulo ili povrijeđeno ili je nastala materijalna šteta.

- **Uzroci** se označavaju kao uslovi koji u mnoštvu ostalih uslova svojim intenzivnijim i aktivnijim djelovanjem izazivaju i zajedno sa ostalim uslovima određuju izazvanu pojavu.

- **Faktori** su multifaktorijalni etiološki i komplementarni činioци, koji na vrlo složen i sebi svojstven način utiču i dovode do saobraćajne delikvencije.

- Pod faktorom **čovjek** podrazumjevamo svako ljudsko biće koje učestvuje u saobraćaju na bilo koji način, odnosno bilo kao vozač motornog vozila, bilo da upravlja zaprežnim vozilom, motociklom, biciklom ili je pješak.
- **Vozilo** predstavlja svako društveno dobro, bilo u privatnom ili nekom drugom vlasništvu, koje pod ljudskom kontrolom učestvuje u saobraćaju odnosno služi za prevoz ljudi i robe.
- **Put** predstavlja prostor na kome se odvija saobraćaj, odnosno vrši se kretanje. Razlikujemo više kategorija puteva, ali najznačajnija je podjela na kategorisane i nekategorisane puteve.
- Pod **okruženjem** podrazumjevamo **klimatske uslove** u kojima se odvija saobraćaj, odnosno podrazumjeva snijeg, kišu, maglu, led, visoke i niske temperature, pritisak, vlažnost, strujanje vazduha i slično.

OPERACIONALNO ODREĐENJE PREDMETA ISTRAŽIVANJA

Čovjek:

- a. da li je negativna pojava (saobraćajna delikvencija) izazvana pod dejstvom alkohola ili psihoaktivnih supstanci;
- b. da li je čovjek koji je izazvao negativnu pojavu (saobra-

čajnu delikvenciju) raspolagao potrebnim i dovoljnim psihofizičkim sposobnostima za upravljanje motornim vozilom;

- c. da li je neprilagođena brzina od strane čovjeka izazvala negativnu pojavu (saobraćajnu delikvenciju)

Vozilo:

- a. da li je negativna pojava (saobraćajna delikvencija) nastala usljed neispravnog upravljačkog sistema;
b. da li je negativna pojava (saobraćajna delikvencija) izazvana neispravnim kočionim sistemom.

Put:

- a. da li je negativnu pojavu (saobraćajnu delikvenciju) izazvao nedostatak i nepravilna raspoređenost putnih objekata;
b. da li je negativna pojava (saobraćajna delikvencija) posljedica nedostatka putne signalizacije, saobraćajnih znakova i oštećenja puta.

Okruženje – klimatski faktori:

- a. da li je negativna pojava (saobraćajna delikvencija) posljedica snijega, leda i niskih temperatura;
b. da li je negativnu pojavu (saobraćajnu delikvenciju) izazvala magla, kiša, moker kolovoz.
- Vremenski period za koji ćemo provoditi naše istraživanje jeste period 2012-2013 godina.
 - Prostor koji ćemo obuhvatiti našim istraživanjem jeste Kanton Tuzla.
 - Kada je u pitanju disciplinarno određenje predmeta istraživanja trebamo reći da je ono interdisciplinarno.

CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Naučni ciljevi istraživanja

S obzirom da je naše istraživanja etiologija, možemo reći da je naše istraživanje prije svega usmjereno u pravcu naučnog cilja eksplikacije, tj. utvrđivanje uzročno posljedične veze, u našem slučaju uzroka koji dovode do posljedice, tj. saobraćajne delikvencije.

Ovo znači, prije svega, utvrđivanje kako i zašto pojedini faktori, dovode do delikvencije u saobraćaju.

S obzirom da deskripcija kao naučni cilj prethodi gotovo svim ostalim naučnim ciljevima, pa tako i eksplikaciji, proizilazi da je deskripcija, tj. opisivanje pojedinih faktora, još jedan od naučnih ciljeva koji ćemo ostvariti našim istraživanjem.

Pored gore navedena dva naučna cilja koji će se ostvariti našim istraživanjem, s obzirom da su predmet našeg istraživanja pojedini faktori koji bitno utiču na pojavu delikvencije u saobraćaju, još jedan od naučnih ciljeva koji će se ostvariti našim istraživanjem jeste klasifikacija i tipologizacija pojedinih faktora koji imaju bitan uticaj na pojavu saobraćajne delikvencije, kao i naučno otkriće koje nužno prethodi, kao i gore ostali navedeni naučni ciljevi, naučno

eksplikaciji, a čije ostvarivanje podstiče razvojnost i promjenljivost društvenih pojava, kao što je i etiologija saobraćajne delikvencije.

Društveni ciljevi istraživanja

Možemo reći da se društveni cilj našeg istraživanja ogleda prije svega u stvaranju osnove koja će biti polazište za izradu plana u cilju preventivnog djelovanja u otklanjanju uzroka koji dovode pojedinca, kao učesnika u saobraćajnoj nezgodi, čime mi ostvarujemo direktivnu funkciju u okviru našeg istraživanja. Ovo istraživanje će takođe da posluži procjeni rada navedenih organa, odnosno moći ćemo utvrditi koliko su efikasni u samom radu, gdje su greške i kako da ih isprave. Dakle, sve navedeno je u cilju prevencije negativnih pojava u saobraćaju, odnosno sprečavanju kako saobraćajne delikvencije koja najviše pogađa društvo, tako i masovnih protivpravnih ponašanja koja često kulminiraju upravo saobraćajnom delikvencijom.

HIPOTEZE I INDIKATORI

Generalna hipoteza

- Na saobraćajnu delikvenciju, odnosno negativne pojave u saobraćaju bitan utjecaj imaju faktori (uzroci): čovjek, vozilo, put i okruženje – klimatski uslovi.

Posebna hipoteza o čovjeku kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- čovjek kao jedan od bitnih faktora ima veliki uticaj na negativne pojave koje se javljaju u saobraćaju, tj. na pojavu saobraćajne delikvencije;

a. Pojedinačna hipoteza o čovjeku kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj. saobraćajna delikvencija, izazvao je čovjek pod dejstvom alkohola ili psihoaktivnih supstanci,
- **indikatori:** pisani iskazi, tj. evidencije MUP-a, kao i nalazi, usmeni iskazi kompetentnih zdravstvenih radnika koji su izvršili pregled osoba, odnosno testirali ih na alkohol i psihoaktivne supstance.

b. Pojedinačna hipoteza o čovjeku kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj. saobraćajnu delikvenciju, izazvao je čovjek koji nije zadovoljavao potrebne psihofizičke sposobnosti za upravljanje motornim vozilom
- **indikator:** pisani iskazi, tj. evidencije MUP-a, iskazi osoba koje su učestvovala u saobraćajnoj nezgodi, kao i nalazi i usmeni iskazi kompetentnih zdravstvenih i socijalnih radnika.

c. Pojedinačna hipoteza o čovjeku kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj.

saobraćajna delikvencija izazvan je od strane čovjeka koji je učestvovao u saobraćaju neprilagodnom brzinom

- **indikator:** pisani iskazi MUP-a, usmeni iskazi kompetentnih OSL u MUP.

Posebna hipoteza o vozilu kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- Vozilo kao jedan od bitnih faktora ima bitan uticaj na negativne pojave u saobraćaju, tj. na pojavu saobraćajne delikvencije

a. Pojedinačna hipoteza o vozilu kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj. saobraćajna delikvencija izazvana je upravo kao posljedica neispravnog upravljačkog sistema vozila (požari na saobraćajnim sredstvima i sl.).
- **indikator:** pisani iskazi, tj. evidencije MUP-a, nalazi, usmeni iskazi sudskih vještaka, iskazi osoba koje su prisustvovala saobraćajnoj nezgodi.

b. Pojedinačna hipoteza o vozilu kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj. saobraćajna delikvencija izazvan je upravo kao posljedica neispravnog kočionog sistema vozila.
- **indikator:** pisani iskazi, tj. evidencije MUP-a, nalazi, usmeni iskazi sudskih vještaka, iskazi osoba koje su prisustvovala saobraćajnoj nezgodi.

Posebna hipoteza o putu kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- Put kao jedan od bitnih faktora ima bitan uticaj na negativne pojave u saobraćaju, tj. na saobraćajnu delikvenciju

a. Pojedinačna hipoteza o putu kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj. saobraćajna delikvencija izazvan je upravo nedostatkom i nepravilnom raspodjeljenosti putnih objekata.
- **indikator:** pisani iskazi, tj. evidencije MUP-a, nalazi, usmeni iskazi vještaka, i stručnih komisija koji se bave problematikom putne infrastrukture.

b) Pojedinačna hipoteza o putu kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj. saobraćajna delikvencija proizilazi upravo kao posljedica nedostatka saobraćajne signalizacije i saobraćajnih znakova, te oštećenosti puta.
- **indikator:** pisani iskazi, tj. evidencije MUP-a, nalazi, usmeni iskazi vještaka, i stručnih komisija koji se bave problematikom putne infrastrukture.

Posebna hipoteza o okruženju – klimatskim uslovi-

ma kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- Klimatski uslovi kao jedan od bitnih faktora ima veliki bitan utjecaj na odvijanje saobraćaja, pa tako i na izazivanje negativnih pojava u saobraćaju, tj. na saobraćajnu delikvenciju.

a. Pojedinačna hipoteza o okruženju kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj. saobraćajna delikvencija proizilaze kao posljedica klimatskih uslova poput kiše, magle, mokrog kolovoza i sl.
- **indikator:** pisani iskazi, te evidencije MUP-a, nalazi i usmeni iskazi stručnih komisija i sudskih vještaka koje se bave problematikom u saobraćaju.

b. Pojedinačna hipoteza o okruženju kao faktoru koji ima bitan uticaj na saobraćajnu delikvenciju

- značajan broj negativnih pojava u saobraćaju, tj. saobraćajna delikvencija proizilaze kao posljedica klimatskih uslova poput snijega, leda i niskih temperatura.
- **indikator:** pisani iskazi, te evidencije MUP-a, nalazi i usmeni iskazi stručnih komisija i sudskih vještaka koje se bave problematikom u saobraćaju.

NAČIN ISTRAŽIVANJA

Formulacija problema, određenje predmeta istraživanja odredili su bitne komponente sadržaja na koje će se saznanje odnositi, ciljevi istraživanja su odredili nivoe očekivanog naučnog saznanja, a indikatori povezani sa hipotezama opredjeljuju metode, tehnike i instrumente i postupke koji će biti primjenjivani u praksi istraživanja.

Sam naziv naše teme istraživanja određuje naše istraživanje kao pretežno empirijsko s obzirom da su sva četiri osnovna faktora koji su predmet našeg istraživanja, zapravo su i dio društvene stvarnosti.

Iskazi sadržani u raznim evidencijama i usmeni iskazi, podaci koje ćemo prikupljati intervjuom i analizom sadržaja dokumenata, zahtijevaju da način istraživanja, kao dio našeg projekta, oformimo na sljedeći način:

Opšta teorijsko – metodološka orijentacija je integralna, a posebnim akcentom na pozitivizam, strukturalizam, funkcionalizam, kao svojstveno povezivanje metodoloških postavki i rješenja savremenih teorijsko – metodoloških pravaca i koncepcija koje su se afirmisale pozitivnim rezultatima i istraživačkoj praksi.

1. Opštenaučne metode koje ćemo koristiti su:

a. Hipotetičko deduktivna metoda

- koristiće se zbog široko prihvaćenih iskustvenih stavova o bitnom značaju i uticaju faktora koji su predmet istraživanja negativnih pojava u saobraćaju.

b. Statistička metoda

- razlozi za primjenu ove opštenaučne metode proizilaze iz velikog broja podataka koje se nalaze u evidencijama koje se vode u više ustanova. Treba naglasiti da su ti podaci do kojih treba doći raznovrsnih sadržaja, formi i odnosa. Sve to podrazumijeva određena prebrojavanja – kvalifikacija i kvantitativnih iskaza.

c. Metod komparacije

- primjena ove metode podrazumijeva razradu svakog pojedinačnog faktora određenog predmetom istraživanja i njihovu komparaciju, o bitnom uticaju na negativne pojave u saobraćaju, posebno saobraćajne nezgode, kao i o njihovim trendovima u okviru vremenskog ograničenja koje je predmet istraživanja.

2. Osnovne metode

Sve osnovne metode će biti korištene u okviru našeg istraživanja, ali sa naglaskom na analizu – iz razloga što koristimo veliki broj podataka u okviru evidencija i drugih dokumenata pa ih je potrebno rastaviti i analizirati, zatim sintezu – jer će proširiti naučno saznanje i stvoriti uslove da se ubuduće nova saznanja lakše ignorišu i povezuju sa prethodnim, klasifikaciju – s obzirom da rastavljamo po kriterijumu određena dokumenta i evidencije, ali i same faktore koji su predmet našeg istraživanja i generalizaciju – s obzirom da preko određenih pojedinačnih faktora formiramo opšte stavove o negativnim pojavama u saobraćaju.

• Način prikupljanja podataka

Indikatori nam nameću tri metode, i to:

a. Metoda analize sadržaja dokumenata

Svako savremeno naučno istraživanje započinje primjenom ove metode jer se na samom početku konceptualizacije obraća naučnom fondu – dakle pristupa njegovom izučavanju metodom analize sadržaja dokumenata. Istraživanje se i završava stvaranjem naučnog dokumenta (Termiz 2003, str.228.). Takođe, prema navedenom autoru analiza dokumenata ima prednost u odnosu na druge metode time što omogućava istraživanje “na daljine” bilo da se radi o vremenskoj, bilo da se radi o prostornoj udaljenosti, a upotrebljava je u istraživanju prošlosti od ostalih, tačnije tu je nezamjenjiva. Iz svih tih razloga ova metoda je i određena kao dominantna u ovom istraživanju.

Dokumenta koja će biti podvrgnuta analizi pri upotrebi ove metode jesu, prije svega, razne odgovarajuće podobne evidencije MUP-a.

Metoda analize sadržaja ima dvije tehnike, i to:

- kvalitativna analiza;
- kvantitativna analiza.

U našem istraživanju ćemo koristiti kvantitativnu analizu sadržaja dokumenata.

b. Metoda ispitivanja

Ispitivanje je metoda neposrednog i posrednog sakupljanja podataka o društvenoj stvarnosti i iz nje same. U

ovom istraživanju metod ispitivanja će se sprovesti kao pismeno i usmeno ispitivanje. Razlikujemo dva oblika pismenog ispitivanja i to:

- anketa;
- intervju (usmjereni i neusmjereni).

U našem istraživanju će se koristiti intervju i to usmjereni prilikom ispitivanja osoba koje su bile direktni učesnici negativnih pojava u saobraćaju, i neusmjereni sa kompetentnim stručnjacima iz oblasti saobraćaja i medicine.

UZORCI ISTRAŽIVANJA

Uzorak argumenata koji će biti podvrgnuti analizi se formira po pravilima namjernog uzorka. U uzorak se izdvajaju:

Evidencije i dokumenta:

1. MUP-a TK;
2. zavod za statistiku BiH;
3. Udruga zdravstvenih ustanova BiH;
4. Udruga socijalnih ustanova,
5. Udruženje sudskih vještaka
6. Odjel za tehnički pregled vozila Tuzlanskog kantona.

Uzorak ispitanika obuhvata:

1. kompetentne zaposlene u zdravstvenim ustanovama – 20 ispitanika;
2. kompetentne zaposlene u okviru MUP-a Tuzlanskog kantona – 20 ispitanika;
3. kompetentne zaposlene u socijalnim ustanovama – 20 ispitanika;
4. sudskih vještaka koji su kompetentni za negativne pojave u saobraćaju – 10 ispitanika;
5. osobe zaposlene u odjelima za tehnički pregled vozila – 20 ispitanika;
6. osobe koje su bili učesnici u saobraćajnim nezgodama na području Tuzlanskog kantona – 100 ispitanika.

NAUČNA I DRUŠTVENA OPRAVDANOST ISTRAŽIVANJA

a. Naučna opravdanost istraživanja

Naučna opravdanost u našem istraživanju ogleda se u tome da doprinese, produbljivanju, proširivanju, pouzdanosti i primjenjivosti naučnog saznanja o predmetu ili metodu istraživanja. Naučna opravdanost u našem istraživanju ide u pravcu heuristike i to u pogledu smanjenja tamne brojke negativnih pojava u saobraćaju, zatim otkrivanju uzroka, što nam je jedan od osnovnih ciljeva ovog istraživanja.

Pored svega navedenog naučna opravdanost se ogleda i u verifikaciji, koja se opet ogleda u potvrdi, odnosno dokazivanju ili opovrgavanju statističkih evidencija ili dosadašnjih istraživanja koje su potvrdili i verifikovali da navedene negativne pojave i njihovi uzroci imaju bitnu ulogu u saobraćajnoj delikvanciji.

Verifikacija kao naučna opravdanost istraživanja ogleda se u našem istraživanju, kao i mnogim drugim istraživanjima, upravo zbog istoričnosti, razvojnosti i promjenjivosti negativnih pojava u saobraćaju, pa tako i uzroka koji su

predmet našeg istraživanja, čime želimo ranija provedena naučna i druga istraživanja, u pogledu našeg predmeta istraživanja, potvrditi ili opovrgnuti.

Heuristička opravdanost istraživanja, kao dio naučne opravdanosti istraživanja ogleda se u otkrivanju novih uzroka koji bitno utiču na saobraćajnu delikvenciju ili ide u pravcu otkrivanja novih uzročno – posljedičnih odnosa faktora koji su predmet našeg istraživanja kao uzroka i saobraćajne nezgode kao posledice pomenutih negativnih pojava.

U istraživanju ćemo koristiti više izvora podataka te ćemo biti u prilici upotrijebiti zvanične i “nezvanične” procjene saobraćajnih prekršaja, prvenstveno saobraćajnih nezgoda. To mnogo doprinosi provjeri pouzdanosti kako jednih, tako i drugih, a takođe daje mogućnost kritičkog osvrta. Bit ćemo u mogućnosti i propisati i adekvatnost metode ispitivanja u prikupljanju alternativnih izvora podataka čime utvrđujemo validnost i pouzdanost tog instrumentarija.

b. Društvena opravdanost istraživanja

S obzirom da se društvena opravdanost istraživanja temelji na aktuelnom i potencijalnom doprinosu rezultata istraživanja u rješavanju pomenutog problema, pa tako i naše istraživanje o uzročno – posljedičnim vezama i odnosima između faktora (uzroka) i saobraćajne nezgode.

Društvena opravdanost ovog istraživanja je višestruka. Naše istraživanje treba da osigura pouzdanu i objektivnu sliku o saobraćajnoj delikvenciji, koja može poslužiti donosiocima odluka, ali i praktičarima da na temelju činjenica usmjeravaju svoje aktivnosti. Analiziranjem rezultata istraživanja očekuje se značajno smanjenje negativnih pojava u pomenutoj oblasti, prije svega saobraćajnih nezgoda.

ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Prevenција saobraćajnih delikata može se izvršiti na dva načina, i to: putem mjera koje neposredno utiču na bezbjednost saobraćaja i preko mjera koje utiču na čovjeka kao savjesnog učesnika u saobraćaju. Mjere koje neposredno utiču na bezbjednost javnog saobraćaja predstavljaju materijalno uređivanje kretanja vozila kao fizičke pojave, dok sumere koje utiču na čovjeka društveno regulisane jer imaju karakter društvene pojave. Da bi se postiglo zadovoljavajuće stanje u saobraćaju neophodno je da se eventualni nedostaci u okviru jednih mjera nadomjeste drugim mjerama, u takvoj

situaciji se našlo i naše zakonodavstvo prilikom definisanja normi jer je imalo kao zadatak da putem pravnih normi nadoknadi nedostatak materijalnih sredstava koja be poboljšala stanje saobraćajne infrastrukture i samih vozila. Međutim, bez obzira na materijalno stanje javnog saobraćaja i njegove nedostatke, primarni zadatak pravni normi je djelovanje na društvene faktore, u ovom slučaju na savjest učesnika u saobraćaju čime bi se smanjio broj saobraćajnih delikata tj. ljudskog faktora kao uzroka saobraćajnih nezgoda.

LITERATURA

- Drakulić, M., Drakulić R. (2009). *Pravna regulacija e-poslovanja*, Internet adresa: <http://www.etrgovina.co.yu/pravo/regulacija.html>, 17.08.
- Ignjatović, Đ. (2007). *Kriminologija*, Beograd.
- Konstanović Vilić, S., Kostić, M., Nikolić Ristanović, V. (2011). *Kriminologija*, Niš: Visoka škola za menadžment u saobraćaju.
- Kovačević, Š. *Saobraćajni delikti - Kompilirani tekst*, FKN, Sarajevo.
- Krpan, D. (1980). *Faktori sigurnosti prometa na cesti*, Zagreb: Suvremeni promet.
- Lazarević, Lj. (2000). *Krivično pravo – poseban deo*, Beograd.
- Lipovac, K. (2008). *Bezbednost saobraćaja*, Beograd: Saobraćajni fakultet.
- Milić, A. (2007). *Saobraćajna psihologija*, Doboј: Saobraćajni fakultet.
- Milošević, J. Nojković, D. Ranković J: Istraživanje stavova, znanja i ponašanja mladih vozača u BiH, 2013, 8. Međunarodna konferencija - Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici, Valjevo,
- Pavišić Berislav, „Metodika istraživanja prometnih delikata“, Zagreb, 1993. godina,
- Rotim F., „Elementi sigurnosti cestovnog prometa“, Svezak 1, Zagreb, 1990. godina,
- Statistički podaci o osuđenim licima, Republički zavod za statistiku BiH, 2008-2014. god., Sarajevo.
- Tahović, J. (2010). *Kriminologija*, Beograd: Saobraćajni fakultet.
- Tahović, J. (2011). *Krivično pravo – posebni deo*, Beograd.
- Termiz, Dž. (2003). *Metodologija društvenih nauka*, Sarajevo: TKD Šahinpašić.
- Termiz, Dž. *Statističke tehnike i postupci u politikološkim istraživanjima*, Lukavac: NIK GRAFIT.
- Termiz, Dž., Milosavljević, S. (2000). *Praktikum iz metodologije politologije*, Sarajevo.

The Traffic Delict As An Element Of Traffic Safety

Željko Petrić

Master of traffic, Agency services in traffic "AUTOSAOBRAĆAJ" Brčko District of BiH, Brčko, Bosna i Hercegovina, autosaoobračaj@hotmail.com

Summary: A traffic delict is a negative and premanently current social phenomenon that contains the combination of causes, wide range of the consequences that need to be supressed by the community. The efficiency of these efforts depends of the thorough knowledge of this phenomenon, that is of being familiar with its significant phenomenological and etiological elements. In order to get to know the traffic delict in the complexity of its completeness we need to decompose its thorough content, the elements of the certain significance, and especially the causes that would help reducing the rate of the traffic delicts.

This approach to the problem clearly indicates the scientific field where the starting point of this study should, naturally, be placed. The reality of every phenomenon in the sphere of delinquent, especially criminal behaviour has to be studied on the level of phenomenological and etiological elements. These conditions put a systematic placement of subject analysis in the scientific field of the criminal morphology. In this sense, the traffic delict is the first object in the order of the scientific field of traffic criminalistics.

Keywords: traffic delict, traffic delinquency, traffic accidents.