МЕЃУНАРОДЕН СЛАВЈАНСКИ УНИВЕРЗИТЕТ

СВЕТИ НИКОЛЕ

РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

ФАКУЛТЕТ ЗА ПРАВНИ НАУКИ

СТУДИСКА ПРОГРАМА: КАЗНЕНО ПРАВО

МАГИСТЕРСКА РАБОТА

ТЕШКИ ДЕЛА ПРОТИВ БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ

СТУДЕНТ: ИВАНЧЕ ДАВИТКОВ

БРОЈ НА ИНДЕКС: М247006

МЕНТОР: ПРОФ.Д-Р ВАСКО СТАМЕВСКИ

Свети Николе, 2025

Апстракт

Секој возач е должен да води сметка за безбедноста во сообраќајот и со посебно внимание да постапува кон другите учесници во сообраќајот. Секој учесник во сообраќајот е должен да се однесува совесно и да се придржува на сообраќајните прописи, со цел со своето однесување да не попречи, загрози или да не повреди некој учесник во сообраќајот. Исто така, неопходно е да се преземат сите мерки за да се избегнат или евентуално отстранат опасните ситуации кои се предизвикани од други учесници во сообраќајот. Под загрозување на безбедноста во сообраќајот се подразбира секое непочитување на сообраќајните прописи од страна на учесникот во сообраќајот со кое се загрозува јавниот сообраќај и се доведува во опасност животот и телото на другите. Значи, последицата на ова кривично дело е двојна и се гледа во настапување на телесна повреда или предизвикување на поголема имотна штета.

Клучни зборови

Казни, мерки, полиција, возило.

0

Содржина

Апстракт 2

ВОВЕД 6

Методологија 9

ГЛАВА 1 СООБРАЌАЈ, РАЗВОЈ И ВИДОВИ 12

1. Сообраќај 12

2. Видови сообраќај 16

2.1 Патен сообраќај 17

2.2 Железнички сообраќај 19

2.3 Воден сообраќај 21

2.4 Воздушен сообраќај 22

ГЛАВА 2 БЕЗБЕДНОСТ ВО СООБРАЌАЈОТ 25

1. Историски развој на безбедност во сообраќајот 25

2. Загрозување на јавниот сообраќај 27

3. Методи за безбедност во сообраќајот 28

3.1 Метод на мерење 29

3.2 Статистички метод 30

3.3 Метод на анкета, прашалник и интервју 31

3.4 Метод на тестирање 31

3.5 Метод на набљудување 32

3.6 Метод на споредба и аналогија 33

3.7 Студија на случај (Case study) метод 34

3.8 Експертски метод 34

ГЛАВА 3 СООБРАЌАЈНИ НЕСРЕЌИ 35

1. Сообраќајни деликти 35

2. Сообраќајна несреќа....40
2.1 Причини за настанување сообраќајни несреќи....41
2.2 Видови сообраќајни несреќи....44
2.2 Фактори на сообраќајни несреќи....46
2.3 Теории на сообраќајни несреќи....49
2.3.1 Теорија на случај....49
2.3.2 Теорија на зараза....50
2.3.3 Теорија на склоност....51
2.3.4 Spell теорија....52
3. Улога на човечкиот фактор во процесот на одвивање на сообраќајот....53
4. Улога и значење на заедницата и безбедноста на сообраќајот на патиштата....55
4.1 Политиката за безбедност во сообраќајот и казнената политика....57
4.2 Улога на меѓународната заедница во областа безбедност во сообраќајот....60
ГЛАВА 4 ОДНОС ПОМЕЃУ КРИВИЧНИ ДЕЛА И ПРЕКРШОЦИ....62
1. Кривични дела против безбедноста во сообраќајот....62
2. Сообраќајни прекршоци....64
3. Однос меѓу кривични дела и прекршоци....65
4. Спречување на настанок на нови сообраќајни несреќи....67
ГЛАВА 5 СОСТОЈБАТА СО СООБРАЌАЈНИ НЕСРЕЌИ ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА....72
1. Безбедност во сообраќајот низ годините....72
2. Анализа на бројот на сообраќајни прекршоци....81
3 Сообраќајни несреќи со смртни последици во Скопје....85
4 Сузбивање на сообраќајни деликти....88
4.1 Превентивни мерки....90

4.2 Репресивни мерки 93
ЗАКЛУЧОК 95
КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА 97

ВОВЕД

Сообраќајот претставува исклучително сложен систем во чии рамки доаѓа до меѓусебна интеракција на субјективниот (човекот) и објективниот фактор (возило, пат, околина). Паралелно со појавата на цивилизацијата, доаѓа и до забрзан развој на сообраќајот, кој за жал не е во потребната мера проследен и со развојот на свеста на човекот. Оваа диспропорција довела до зголемување на проблемот со безбедноста во сообраќајот.

Покрај сите бенефити кои ги донел на цивилизацијата, сообраќајот за жал, создал и големи проблеми кои пред сè, се манифестираат со континуиран пораст на сообраќајни незгоди, со настрадани и повредени лица, материјални штети, временски губитоци во сообраќајот, загрозување на животната средина и друго. Гледано на светско ниво, денес незгодите во сообраќајот со смртно настрадани лица достигнале такви размери, што во повеќето земји ги надминуваат и страдањата на луѓето во војни.

Човекот, со сите свои психолошки, социолошки, антрополошки и други карактеристики, е креатор на целосниот сообраќаен систем и воедно активен учесник во сообраќајот, како возач, патник или пешак, зазема најзначајно место во структурата на фактори кои влијаат на безбедноста во сообраќајот. Неподготвеноста на човекот да се приспособи на новонастанатите барања на современиот сообраќај, довела и до зголемен број на сообраќајни незгоди со настрадани и повредени лица, како и огромна материјална штета. Ваквиот тренд, ги довел сообраќајните незгоди, според бројот на смртно настрадани лица да ги стигнат, па дури и надминат, другите причинители по број на смртно страдани лица. Развиените земји работеле на подигнување на квалитетот на системот мери, насочени кон основните фактори за безбедност на сообраќајот, односно човекот, патот, возилата и средината, а во неразвиените земји, страдањата во сообраќајот премолчено се сметаат за нужен „данок во крв“.

Основна функција на сообраќајот е превоз на добра, услуги, луѓе и информации. Начинот на превоз/размена на добра, услуги, луѓе и информации, претставува сообраќаен систем, кој се одвива по копно, вода или по воздушен пат. Сообраќајниот систем е исклучително сложен и го сочинуваат човек, превозно средство, останати учесници во сообраќајот, сообраќајни медиуми (патен, воден, железнички и воздушен) и сообраќајната

инфраструктура (сообраќајници, сообраќајна сигнализација, сообраќајни прописи и закони).

Однесувањето на луѓето во сообраќајот е исклучително сложено бидејќи на човекот константно влијаат голем број како надворешни, така и внатрешни влијанија. За ефикасно и безбедно однесување во сообраќајот неопходна е цела низа на оптимални карактеристики на личноста учесник во сообраќајот, од кои зависи како човекот ќе прими разни надразби, информации и пораки, на кој начин ќе ги доживее и процени, каква одлука ќе донесе и на кој начин ќе реагира, ефикасно или неефикасно, од што ќе зависи квалитетот на бројни, сложени сообраќајни ситуации. Недостатокот на некој од овие елементи може да доведе до настанување на грешка, која за последица може да има појава на сообраќајна несреќа.

Кога се зборува за доминантните карактеристики на возачите, многу истражувања покажале силна врска помеѓу перцепцијата на ризик и вклученост во незгоди.

Областа за безбедност во сообраќајот, претставува сложен, специфичен систем, кој опфаќа повеќе потсистеми, поврзани со директни и повратни врски, кои ги карактеризираат низа социолошки, социјални, економско-стопански, технички и други карактеристики. Безбедноста во сообраќајот, начелно гледано, е својство кое одредува можност или веројатност за извршување на поединечни сообраќајни активности без негативни последици по животот и здравјето на сите учесници во сообраќајот, како и без материјални и други видови штети.

Генерално состојбата на безбедноста може да се дефинира со моментална состојба и трендот показател на безбедноста на сообраќајот. Но, за утврдување на моменталната состојба и трендот на безбедноста во сообраќајот, потребни се соодветни мерења. Поради тоа мерењата на безбедноста во сообраќајот се сметаат за исклучиво значајни, а посебното значење на мерењето на безбедноста во сообраќајот, се гледа токму во тоа да се утврди дали нештото е безбедно или не. Мерењата на безбедноста во сообраќајот се значајни и за утврдување на ефектот од применетите мерки. Со мерењето, односно со утврдување на вредноста на еден или повеќе показатели за безбедност во сообраќајот, пред и после применетите мерки, можно е да се утврдат ефектите на тие мерки за унапредување на безбедноста во сообраќајот.

Поновите истражувања потврдиле многубројни и значајни фактори на безбедноста во сообраќајот. Повеќето фактори кои влијаат на настанување сообраќајни незгоди, потекнуваат од човекот, неговите карактеристики како регулатор во однесувањето. Тој факт го обврзува, човекот како најважен учесник во сообраќајот, да му посвети соодветно внимание. Основна претпоставка е учесниците во сообраќајот, посебно возачите, да се научат и оспособат за квалитетно и безбедно учество во сообраќајот, да го унапредат нивото на знаење, вештини, навики како и сообраќајната култура.

Тешкото дело против безбедноста во сообраќајот претставува едно од најсериозните кривични дела од областа на сообраќајот. Неговото значење е двојно, превентивно, бидејќи санкционира најтешки повреди на прописите со цел заштита на животот и на здравјето и репресивно, бидејќи го казнува поединецот чие невнимание довело до трагични последици. Ова дело, во широк контекст, упатува на потребата од постојано јакнење на сообраќајната култура и подигнување на свеста на учесниците во сообраќајот за тоа дека еден момент на невнимание, може да има непоправливи последици.

Методологија

Човекот е најзначаен, но и најсложен дел од безбедноста во сообраќајот. Истражувањата покажуваат дека безбедното функционирање на сообраќајот во голем дел зависи од човечкиот фактор, внатрешните извори на однесување и индивидуалните реакции на ситуациите со кои се соочува возачот на пат. Учеството во сообраќајот од возачите бара способност, знаење, вештини и безбедно однесување. Ова зависи од сообраќајната култура, мотивираност за возење, но и од некои карактеристики поврзани за конкретната сообраќајна ситуација на патот. Недостатокот на некој од овие елементи, може да доведе до настанување на грешки, кои за последица може да имаат појава на сообраќајни незгоди. Кога се зборува за доминантните карактеристики на возачот, многу истражувања покажале силна поврзаност помеѓу перцепцијата на ризик и вклученоста во незгоди.

Јавниот сообраќај е важна област и една од најзначајните стопански гранки. Но, со себе носи и големи ризици, бидејќи сообраќајот, освен што е корисна е и многу опасна област во која во современи услови, човечките животи се многу загрозени. Најголеми ризици од овој вид се појавуваат во патниот сообраќај кој има најголем број учесници, каде несреќите се најчести, па со самото тоа и бројот на жртви и материјални штети се најголеми. Бројот на настрадани во сообраќајни несреќи во светот е многу голем, бројот на повредени повеќекратно поголем, а материјалната штета достигнува огромни размери.

Во нашата земја опасностите кои ги носи сообраќајот со себе се големи. На тоа придонесува често недоволниот степен на сообраќајна култура и обученост на учесниците во сообраќајот, голем број на стари, дотраени, често и неисправни возила во сообраќајот, недоволен број адекватни сообраќајници според бројот на возила и друго. Законодавството настојува оваа област да ја регулира што повеќе, со цел да се зголеми безбедноста во сообраќајот, а бројот на незгоди да се намали. Во таа смисла, со бројни прописи се настојува да се регулира однесувањето на сите учесници во сообраќајот, така што во голема мера ќе се заштити, пред сè животот на луѓето, но и другите вредности од значење за современото општество (имот, ефикасност на транспортот, животна средина и друго) кои се загрозуваат во сообраќајот.

Во рамките на правно регулирање, потребна е значајна казнено правна заштита која треба да обезбеди придржување на сообраќајните прописи од страна на сите учесници во

сообраќајот, бидејќи токму непридржувањето на прописите е најчест причинител за инцидентни ситуации во сообраќајот, поради кои доаѓа до жртви и други штетни последици. Казненоправната заштита за безбедност во сообраќајот се остварува со одредбите на кривичното и прекршочно право. Во рамките на кривичното право се одредени кривични дела против безбедноста во сообраќајот, со што се опфатени тешки сообраќајни деликти кои за последица имаат повреда на животот и телото на луѓето, оштетување на имотот во поголем обем, како и предизвикување на конкретна опасност за овие заштитени вредности.

На почетокот на трудот е воведот, по кој следуваат глави во кои се дадени подетален приказ на темата, заклучни согледувања, како и литературата која се користеше при изработката на трудот. Во воведот е обработена актуелноста на проблематиката, е формулиран истражувачкиот проблем, односно однесувањето на учесниците во патниот сообраќај, нивната одговорност и негативните последици кои настапуваат поради несовесно преземање на опасни активности. Подетално стана збор за сообраќајната деликвенција, нејзиното регулирање во нашата земја, како и анализа на сторените дела во сообраќајот, во последните години.

Заради целосно разбирање на суштината и можните причинители, се направи анализа на поголем број сообраќајни прекршоци во одреден временски период, со што се дава можност за откривање на причинителите кои ги предизвикуваат истите.

При изработка на трудот, се користеа следниве методи:

- Индуктивно дедуктивен метод, утврдување на општи заклучоци, преку конкретни ставови и опсервации.
- Аналитичко синтетички метод, анализа на определени појави, расчленување до крајни делови, групирање, извлекување на нови конкретни заклучоци.
- Дескрипција, опишување и прикажување на одговорност на учесниците за безбедноста во патниот сообраќај, преку толкување и објаснување.
- Компаративен метод, временски преглед на статистички податоци за сообраќајни несреќи и споредба со нивото во Македонија, во рамки на истражуваниот период.
- Статистички метод, прибирање на точни, прецизни, веродостојни, официјални статистички податоци за сообраќајни несреќи, достапни во бази на податоци.

Цел на истражувањето е објаснување, интерпретација и анализа на сообраќајната состојба во Македонија, безбедноста во сообраќајот, положбата на учесниците во сообраќајот, како и превентивни мерки за намалување на ризиците и опасностите кои произлегуваат од учеството во сообраќајот.

ГЛАВА 1 СООБРАЌАЈ, РАЗВОЈ И ВИДОВИ

1. Сообраќај

Под сообраќај се подразбираат целокупните односи на меѓучовечки комуникации, потоа пренос на информации и податоци, како и превоз на луѓе и материјални добра. Со помош на техничко-технолошки средства, се врши пренос на информации и податоци, како и превоз на луѓе и материјални добра од најкратки до најоддалечени места. Може да се каже дека сообраќајот е стар колку и човечкото општество.

Паралелно со развојот на општеството, се развивала и науката за сообраќајот, сообраќајната комуникација и сообраќајни средства, која поттикнувала и насочувала развој н сообраќајот. Оттука, денес може да се зборува за пет изградени видови сообраќај и тоа железнички, патен, воден, воздушен и телекомуникациски. Сообраќајот е основен фактор не само за развој на општеството, туку и опстанок на одредена општествена заедница. Едноставно кажано, сообраќајот е општествен крвоток и таму каде што не достигнуваат сообраќајните артерии, односно подрачје кое изумира демографски. Посебно гледано, сообраќајот е многу профитабилна дејност, а кога оваа дејност се согледува во поширока смисла, може да се каже дека сообраќајот е основа за општествен развој и негов главен интегративен фактор.

Сообраќајот настанал како потреба на човекот и е во тесна врска со нивото на развој на човечките потреби, односно со развојот на општеството. Нивото на развој на сообраќајот сè уште зависи од нивото на технолошкиот и вкупен развој на општеството. Кога доминирале барањата за кратки видови на превоз на мали количини на ствари и луѓе, во сообраќајот доминирале сообраќајни средства кои го овозможувале тоа. Со барањата за превоз на поголеми количини на ствари и луѓе, на големи растојанија, се појавиле и транспортни средства кои го овозможиле тоа. Кога се појавила потребата за ефикасно користење на различни гранки и видови на сообраќај, се појавил и интегрален (комбиниран) транспорт.

Од друга страна, нивото на развој на сообраќајот го одредува моменталното ниво и овозможува понатамошен развој на општеството. Ако развојот на сообраќајот доцни за развојот на општеството, тогаш нивото на сообраќај станува пречка за понатамошен развој на општеството, а за тоа постојат многу примери.

Во првобитната заедница луѓето имале потреба да преземат мали количини на товар, на мали растојанија. Ваквите барања можеле да задоволат примитивен сообраќај кој ја користел човечката работа и делумно силата на припитомени животни. Покрај носење товар (од страна на човекот или животните), значајни видови на превоз се реализирани со влечење на гранка, сплавови и први чамци (издлабено стебло), кои оделе низ водата или биле влечени и слично. Првите сувоземни патишта биле стази кои ги газеле животните.

Со развојот на робовладетелството, робовладетелите ги зголемувале своите поседи и евтино купувале робови. Се јавила потреба поголем товар (орудија, алатки, робови и др.) секојдневно да се превезува низ поседот на помали и средни растојанија (од еден на друг крај на имотот или од далечни ниви до складишта или места каде што живеат робовите, односно робовладетелот). Со поврзување на значајната физичка работа за робовите, се овозможува интензивно занимавање со умствена работа, се развиваат писменоста, уметноста и науката. Формирањето на организирани воени формации и големи воени активности создава нови потреби за сообраќај, брзо префрлање на воени единици на големи растојанија, но и потреба за сигурен и брз пренос на соопштенија и информации. Ваквите барања можеле да се задоволат со развој и примена на нови превозни средства.

Еден од најголемите пронајдоци во историјата, велосипедот, овозможил конструкција на гранка или едноставна дрвена конструкција со тркало кое се врти. Кога луѓето сфатиле дека отпорите на лизгање се неколку десетици пати поголеми од отпорот на тркалање, тие наместо едноставно и тешко влечење на гранка, конструирале велосипед кој се врти и на него ставиле гранка со товар. Основно превозно средство биле товарни животни, а подоцна и кочии. Поради зголемените барања за превоз, а посебно поради потребите на војската, се граделе патишта со тврда подлога и патна мрежа.

Подоцна, конструирани биле подобри сплавови, чамци и големи бродови. Со оглед на тоа дека робовите биле достапни и евтини, големите бродови биле придвижувани рачно, со силата на робовите. Силата на ветерот се користела за одмор на робовите и движење во

насоката на ветрот. Иако бродовите некогаш биле и многу големи, нивната корисна носивост била мала. Значителен дел од бродскиот простор заземале самите веслачи и потребната храна и вода. Поради непознавање на морето и проблемите во ориентацијата, овие бродови пловеле по реките и во крајбрежјето на морето. Но, тоа било доволно и задоволително за тогашните потреби.

Во време на феудализмот, помалите количини на добра и помалите растојанија за превоз го забавуваат развојот на превозни средства, патишта и организација на превозот. Се користеле превозни средства од претходниот период (запрежни коли, сплавови, чамци). Не се граделе нови патишта, а старите не се одржувале, туку пропаѓале. Не се граделе ни нови бродови, бидејќи робовите биле скапи, а немало ни потреба за такви видови на превоз. Сообраќајната дејност останала во рамките на земјоделието, занаетчиството и трговијата.

Во времето на раѓање на модерниот свет (од XV до XVIII век), се случуваат значајни промени во општеството и економијата, се воведува мануфактурно производство, се случуваат големи географски откритија и се развиваат градови и видови на трговија. Мануфактурното производство подразбира производство на големи количини исти производи кои не може да се продадат на местото на производство ниту во близина и бараат превоз на големи растојанија. Ова бара и превоз на големи количини суровини на поголема оддалеченост. Порастот на неземјоделско (градско) население бара превоз на големи количини на храна од оддалечени подрачја.

Големите географски откритија бараат размена помеѓу многу оддалечени делови во светот. Се зголемуваат количините на добра кои се пренесуваат, но и растојанијата на превоз. Се менува и структурата на превозот, расте уделот на прехранбени производи (за градското население), суровини (памук, волна и слично) и нови производи од новооткриените простори (компир, кафе, пченка, какао и друго). Ваквите барања доведуваат до развој на посточките средства за превоз. Се обновуваат сувоземните патишта, а со откривање на компасот се овозможува прекуокеанската пловидба. Во текот на XV и XVI век, се појавиле првите сообраќајни претпријатија за превоз на вода (ги основале сопствениците на бродови и чамци), а потоа и за патен сообраќај (претпријатија за превоз на пошта и патници со кочии). Започнал процес на општествена поделба на трудот во кој сообраќајот се издвојува како самостојна област на „производство“. Но, сè уште дел од сообраќајната дејност се

одвивал во рамките на други области на производство (земјоделство, сточарство и занаетчиство) и трговија.

Серијата технички пронајдоци, откритието на нови машини и нивна примена, биле вовед во индустриската револуција и индустриско производство, кои создале нови барања за превоз. Индустриското производство е масовно, сериско, специјализирано и стоковно, наменето за пазарите. Тоа бара концентрација на работна сила, суровини и производи на едно место.

Индустриското производство поставува, дотогаш невидени барања за превоз на луѓе и ствари и пренос на соопштенија. Се појавува потреба за разновиден превоз (чести видови на превоз, превоз на долги и кратки растојанија, превоз на големи и мали количини и друго), патување на луѓе, пренос на соопштенија и друго. Историските пронајдоци кои овозможиле индустриска револуција, овозможуваат и прва револуција во развој на сообраќајот. Парната машина ја нашла првата примена во конструкција на парни патни возила[1], парни локомотиви[2], а потоа и параброд[3].

Ото моторите наоѓаат прва примена во конструкција на мотор за придвижување на превозни средства во патниот, а потоа и во останатите видови сообраќај. Германецот Карл Бенц го конструирал првиот автомобил со внатрешно согорување, а потоа истото го направил и Готлиб Дајмлер. Помеѓу 1885 и 1893 година, Бенц произвел 69 автомобили. Данлоп измислил пневматици кои од 1890 година се ставале на тркала. Американецот Хенри Форд во 1896 година, конструирал четирицикл со кој преминал 1500 километри, а потоа и легендарниот модел Т кој од 1908 до 1928 година, се произведувал во голема серија од 15 милиони парчиња[4]. Овој рекорд го надминала легендарната буба фолксваген, дури во 1971 година[5].

[1] Француз Кињо во 1769 година го проектирал првото парно возило за влечење топови. Помеѓу 1833 и 1836 година, во Лондон се организиран јавен градски превоз со омнибуси на парен погон кои имае 14 и 22 седишта
[2] Англичанецот Ричард Тревитик во 1804 година ја контрулирал првата парна локомотива. Но, поради неуспех на неговиот експеримент, за прв конструктор се смета Џорџ Стивенсон кој во 1814 година ја конструирал првата употреблива парна локомотива
[3] Американецот Фултон во 1807 година го конструирал првиот парен параброд кој сообраќал на реката Хадсон
[4] Форд во 1912 година, со метод на масовно производство, склопил автомобил за само 93 минути
[5] Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Beograd 2008

Електричната струја и електричниот мотор веднаш нашле примена во придвижување на патните возила, потоа и локомотивите. На крај и нуклеарната енергија наоѓа примена во сообраќајот (за погон на големи и брзи бродови и слично). Во согласност со економските потреби се откриваат и се применуваат цевен транспорт (нафтоводи, водоводи и друго), железнички пруги и сообраќај, телеграф и телефон, радио и телевизија, се развива интегралниот транспорт, пренос на информации и телекомуникации и друго. Развиениот сообраќај овозможил дотогаш невидени миграции на населението во оддалечени континенти, што дополнително поттикнува развој на трговијата и сообраќајот. Воените потреби за освојување и чување на редот во далечни колонии, поставиле посебно големи барања пред сообраќајот, концентрација на населението во градовите барала развој на јавен градски патнички превоз. Во овој период најголем дел од сообраќајното производство се врши во рамките на сообраќајните компании.

Може да се заклучи дека, успешниот развој на сообраќајот овозможува и го забрзува понатамошниот развој на општеството. Ако доцни развојот на сообраќајот, ќе биде оневозможен и развојот на општеството. Оптимален развој се овозможува со ускладен развој на сообраќајот, економијата и општеството во целина. Ова важи како за поединечни држави или нивните региони, така и за цивилизацијата во целина. Денес најразвиените држави имаат и најразвиен сообраќаен систем и обратно.

2. Видови сообраќај

Сообраќајниот систем може да се подели на потсистеми, видови и гранки. Видовите сообраќај се копнен, воден и воздушен. Во копнен спаѓаат патен и железнички, во воден сообраќај спаѓаат сообраќај по морија и океани и сообраќај по реки, езера и канали, а во воздушен сообраќај спаѓа сообраќај во воздушен простор. Стариот концепт на сообраќај, поединечни ги разгледувал и фаворизирал поединечни гранки на сообраќај, а современиот концепт тргнува од фактот дека сообраќајниот систем е единствен, а поединечни гранки на сообраќајот се негови потсистеми. Секоја гранка на сообраќајот има свои предности и недостатоци, па според тоа зазема свое место во единствениот сообраќаен систем.

2.1 Патен сообраќај

Околу 3250 години пред нашата ера, во Месопотамија, почнала употреба на тркала, при што биле правени дрвени конструкции со оска на која се ставало тркалото, а биле направени и првите колички со тркала. Запрежно возило, јавачки и товарни животни, биле доминантни во патниот сообраќај до средината на XX век. После парното патно возило кое го конструирал Французот Кињо, развиени се парни кочии, а потоа и парен омнибус. Пронаоѓањето на диференцијал (1828 година) го разбрзал развојот на парни патни возила. Иако возило на електричен погон конструирал Давидсон во 1842 година, првиот автомобил на електричен погон го конструирал Труве во 1881 година, кој се движел со брзина од 12 км на час. Електричните возила брзо постигнувале задоволителна брзина, па останал нерешен проблемот за најголем радиус на движење и голема маса на акумулатор. Затоа, за вистински почеток на развојот на денешните патни возила се смета четиритактниот мотор кој го конструирал Германецот Ото (ОТО мотор)[6].

Дајмлер во 1885 година го конструирал првиот мотоцикл со дизел мотор, а следната година и својот прв автомобил на четири тркала. Карл Бенц во исто време го конструирал својот прв автомобил (1885 година). Пронајдокот на пневматиците (Данлоп 1888 година) и нивното усовршување, овозможиле понатамошен развој на автомобилите. Французинот Арман Пежо прв конструирал мотор со распоред на цилиндри во форма на буквата V и ја усовршил шасијата, а Луј Рено го усовршил менувачот и користел карданско вратило. Форд воспоставил сериско производство на автомобили.

Во развојот на камиони, поголемо внимание се посветувало на силата на моторот, а помалку на брзината и удобноста. Овие разлики денес се намалуваат. Автобусите прво се воведени во градски, а потоа и во вонградски превоз. Од 1899 година, воведени се автобуси со бензински мотор (наместо коњска влеча). Во Париз во 1990 година пуштена е првата тролејбуска линија. Во период од 1950 до 1970 година, тролејбуските линии масовно биле заменувани со автобуски. После нафтената криза тролејбусите повторно се вратиле во употреба, а покрај поскапувањето на горивото, на ова придонеле и еколошките причини.

[6] Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Beograd 2008

Патниот сообраќај се карактеризира со низа предности и недостатоци. Дел од предностите се следниве:

- Патниот сообраќај е вистински транспорт „од врата до врата“. Најчесто не бара преместување, туку во комбинација со пешачењето, ги задоволува потребите за патување.
- Патниот сообраќај е многу еластичен превоз во однос на патиштата (голема мрежа на патишта), во однос на возилата (разновидни возила во патниот сообраќај) и во однос на корисниците (практично секој човек може да биде корисник како возач, велосипедист, пешак и слично).
- Патниот сообраќај се приспособува на корисникот во однос на количината на превоз, време на тргнување, место на тргнување, патување, брзина на движење.
- Автомобилот најдобро ги следи и задоволува потребите на индивидуален превоз, корисникот е и превозник, автомобилот е секогаш во близина и на располагање, едноставен е за превоз на мали и средни товари, има завидно ниво на удобност, обезбедува одредено ниво на интимност и приватност, ја зголемува пристапноста и мобилноста, го скратува вкупното време на патување и слично.
- Едноставно се комбинира со сите други гранки во сообраќајот.
- Погоден е за непланирани видови на превоз, бидејќи е едноставен за организирање.

Како недостатоци може да се наведат следниве:

- Патниот сообраќај е поскап од железничкиот и водениот, бидејќи троши повеќе гориво и бара ангажирање на повеќе луѓе.
- Патниот сообраќај повеќе ја загадува средината и бара поголема површина (за паркирање и за движење).
- Патниот сообраќај е побавен од железничкиот, бидејќи има помали брзини на движење[7], чести задржувања, патеките се подолги.

[7] Максимална дозволена брзина на европските патишта не надминува 130 км/час. Најмали брзини на класични пруги се 100 км/час, а на брзи пруги 160, или 250 км/час

- Климата и временските прилики влијаат на одвивањето и безбедноста во патниот сообраќај.
- Многу посложена е организацијата на патниот сообраќај, па и работите за безбедност на патниот сообраќај.
- Конфигурацијата на теренот значително влијае на трошоците, проодноста и безбедноста на патниот сообраќај.
- Патниот сообраќај е најопасен сообраќај (најмалку безбеден).

2.2 Железнички сообраќај

Првата рударска количка, претходник на железничкиот вагон, се појавила во Алзас во 1550 година и се движела по дрвени пруги. Во Англија во 1820 година биле изградени околу 400 километри железна пруга. Првата трамвајска пруга била изградена во Њујорк во 1832 година. Првите железнички возила се граделе по примерот на патните возила. Подоцна било воочено дека отпорот на тркалање по пругите е значително помал од отпорот на пат. Тогаш почнале да се произведуваат поголеми возила и да се спојуваат во композиции. Во 1825 година, Стивенсовата парна локомотива влечела композиција од 12 товарни и 22 патнички вагони со 90 тони стока и 450 патници. Во Англија во 1830 година започнал организиран железнички превоз кој користел исклучиво парни локомотиви.

Германецот Сименс во 1879 година ја конструирал првата електрична локомотива. Во Лондон во 1863 година отворена е првата линија за метро, со парна влеча. Во период од 1890 до 1900 година, електрични метроа добиле Будимпешта, Лондон, Париз и Берлин. Во Швајцарија првата пруга била електрифицирана во 1897 година. На пругата Токио – Осака (515 километри) во 1964 година, остварени биле брзини од 250 км/час, во 1981 година во Франција остварени биле брзини од 380 км/час, а во 2007 година од 450 км/час. Денес, на класичните пруги се остваруваат брзини над 100 км/час, на современи пруги над 160 км/час, а на брзи пруги над 250 км/час.

Како и патниот, така и железничкиот сообраќај има одредени свои предности, но и недостатоци. Предностите се следниве[8]:

- Железничкиот превоз е брз затоа што патиштата се пократки (благи кривини), а брзината на движење на возилата е побрза од тие на пат.
- Помалку ја загадуваат околината од патниот сообраќај (бидејќи се електрични и автоматизирани).
- Единечната цена за превоз е ниска, а посебно при превоз на големи количини товар и голем број патници на поголеми растојанија.
- Прилично е отпорен на временски непогоди и климатски услови.
- Железничкиот превоз е сигурен и безбеден.
- Едноставна е организацијата на железничкиот сообраќај и големи се можностите за автоматизација и усовршување.
- Едноставна е организацијата на работите за безбедност во сообраќајот.

Недостатоци на овој вид сообраќај се следниве:

- Железничкиот превоз е крут превоз, не е еластичен во однос на патишта (се вози само по пруги), средства (по пругите се движат само стандардизирани локомотиви и вагони кои се сопственост на државата или на големи компании), ниту во однос на корисниците (возачи можат да бидат само професионалци).
- Не е приспособлив на поединечните потреби на корисникот, туку поединечни корисници се приспособуваат на железничкиот превоз (време на поаѓање, патишта, места на застанување, влез/излез на патници и слично).
- Застанувањето на станиците ги зголемува трошоците за превоз и значително ја намалува брзината на патување.
- Скапи видови превоз на мали количини и на мали растојанија.
- Скап превоз на празно возило.
- Не е превоз од врата до врата, туку мора да се комбинира со патниот сообраќај.

[8] Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Beograd 2008

- Воспоставувањето на железнички сообраќај и одржувањето на инфраструктурата се скапи, па може да се оправдаат само со масовни видови превоз.

2.3 Воден сообраќај

Гледајќи ги стеблата како пливаат на водата и птиците или животните на стеблата, праисторискиот човек оваа идеја ја искористил и направил сплав. Длабејќи го стеблото се снижило тежиштето и се обезбедила стабилност. Потоа почнал да весла со раце, гранки, па со вистински стебла. Така се направиле чамци со весла, а потоа и поголеми бродови кои со векови владееле со мориња и реките. Египќаните пред 6000 години знаеле за едрата, а бродарството во античките држави овозможувало трговија и големи воени походи. Едрењето успешно конкурирало и на парабродите, така што парните машини се вградувале како помошно средство како додаток на едрениците. Првиот параброд со пропелер запловил во 1836 година. Англискиот инженер на бродоградба Брунел, во 1838 година конструирал прв современ челичен параброд кој го препловил Атлантикот за 13 дена и 3 часа. Челичните бродови ги надминувале ограничувањата во големина и носивост и конечно ги потиснале едрениците. Од 1903 година, се применуваат дизел мотори на бродовите, после Втората светска војна и бродови на нуклеарен погон. Значи, паралелно со развојот на бродовите се зголемувале и нивната големина, носивост, сила, брзина и безбедност.

Предности на овој вид сообраќај се следниве:

- Воден сообраќај обезбедува најевтин превоз при мали брзини.
- Водениот сообраќај е погоден за многу масовни видови превоз, бидејќи тогаш се намалуваат единечните трошоци за превоз.
- Мали се трошоците за воспоставување на сообраќај и не зависат од должината на пловниот пат (обично се сведуваат на трошоци за изградба на пристаништа).
- Водениот сообраќај е погоден за примена на механизација и контејнери.
- Водениот сообраќај е погоден за комбинација со останатите видови сообраќај.
- При поволни временски прилики водениот сообраќај е безбеден.

Како недостатоци на водениот сообраќај се наведуваат следниве:

- Водениот сообраќај е бавен, бидејќи отпорот е растот со квадратот на брзината.
- Водениот сообраќај е ограничен на природни пловни патеки (море, река, езеро) и вештачки канали.
- Климата и временските прилики значително влијаат на одвивање на водениот сообраќај (мраз, магла, ветрови, бури и др.).
- Водениот сообраќај не е транспорт од врата до врата, туку најчесто мора да се комбинира со железнички и патен сообраќај.
- Скапи се видовите превоз на мали количини и на мали растојанија.

Водениот сообраќај не е погоден за превоз на патници, освен во случаи:

- Кога не постојат други видови превоз.
- Ако водениот пат е значително пократок од копнениот пат.
- Кога се превезуваат патници со автомобили и багаж.
- Туристички патувања чија цел е престој (уживање) на бродот и слично.

2.4 Воздушен сообраќај

Желбата на човекот да лета е опеана во митот за Дедал и Икар кој опишува како Итар полетал со крилата од птичји перја и восок. Кога восокот се истопил крилата се распаднале и Икар загинал. Но, Леонардо да Винчи ги дал првите научни дела во областа на аеронаутиката. Тој го проучувал обликот и начинот на движење на птичјите крила, а потоа ги дал и првите скици за авиони. Принципот на летање летала потешки од воздухот го открил Англичанецот Џорџ Кејли (1809 година). Но, практичната примена на овие принципи се случила значително подоцна. Првите едрилици без сопствен погон се конструирани на почетокот на XIX век. Вршени се бројни експерименти леталата да се придвижуваат со човечка сила, парна машини и бензински мотор.

Конечно, на 17 декември 1903 година, во Северна Каролина (САД) браќата Вилбур и Орвел Рајт ги направиле првите четири лета во траење од 12-15 секунди, остварувајќи брзина од 9-11 км/час[9].

Во меѓувреме, подобри резултати се постигнати со летала полесни од воздухот. Браќата Монголфије го конструирале првиот балон со загреан воздух (во 1783 година), кој за 25 минути прелетал 8 километри. Две години подоцна, сличен балон го прелетал каналот Ламанш. Иако Леонардо прв направил скица за хеликоптер во 1488 година, хеликоптерот полетал дури во 1907 година, а сериското производство почнало дури во текот на втората светска војна (за потребите на американската војска). Воените потреби, а посебно војните дале најголем поттик за развој на воздухопловството. Значително подоцна, дошло до првата примена во економијата и за цивилни потреби.

Како и претходните, така и овој вид сообраќај има свои предности и недостатоци. Предностите се следниве:

- Најкратко време за превоз, а посебно на долги релации овозможуваат големи брзини (бидејќи отпорите на движење се мали) и пократки патишта.
- Мали се трошоците за воспоставување на воздушен сообраќај (посебно на долги релации) и не зависат од конфигурацијата, проодноста на теренот, ниту од должината на релацијата.
- Летовите со поголеми и тешки авиони се рентабилни само при големи брзини.
- Авионскиот сообраќај е еден од најбезбедните гранки во сообраќајот.

Недостатоците на воздушниот сообраќај се следниве:

- Трошоците за одржување во воздух се сразмерни на масата на возилото и времето поминато во воздух (затоа не е погоден за бавни видови превозн на тешки товари).
- Времето на патување е подолго на кратки релации (бидејќи на времето на движење се додаваат и околу 1-2 часа потребни за доаѓање до аеродром и подготовка за лет).
- Лош однос на бруто/нето маса.

[9] Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Beograd 2008

- Клима и лоши временски прилики (магла, ветрови, невреме) значително влијаат на сигурноста и безбедноста на летот.
- Воздушниот сообраќај не е вистински транспорт од врата до врата, туку мора да се комбинира со други видови превоз, а посебно со патниот сообраќај.

ГЛАВА 2 БЕЗБЕДНОСТ ВО СООБРАЌАЈОТ

1. Историски развој на безбедност во сообраќајот

Размислувањата на луѓето за проблемите со безбедноста во сообраќајот се стари колку и проблемите, само што тие размислувања не биле доволно критички и системски. Откако степенот на загрозеност на луѓето и имотот во сообраќајот достигнал поголеми размери и кога се создале одредени услови во општеството, почнале да се прават напори за системско стекнување на знаење со цел активна промена на реалноста.

Развојот на оваа наука е тежок за следење, бидејќи се развивал во рамките на разни дисциплини. Сè до почетокот на XX век, сообраќајните несреќи во криминологијата и кривичното право се третирани и изучувани во рамките на класичниот криминалитет. Подоцна, се увидело дека се работи за специфичности на кои може да се примени она што важи за општ криминалитет. Тогаш се дошло до спознанија дека смрт, повреда ила материјална штета настаната во сообраќајна несреќа не може да се третира како убиство од небрежност, телесна повреда или оштетување на туѓ имот. Со тие сознанија почнуваат да се појавуваат (но не секаде и не во исто време) инкриминации на посебни кривични дела за загрозување на сообраќајот.

Во САД и други сообраќајно развиени земји, на почетокот на XX век се јавуваат првите стручни лица за безбедност во сообраќајот. Тие се формираат во рамките на органите на државната управа надлежни за безбедност во сообраќајот и градење на патишта. Во Вашингтон во 1924 година одржана е првата конференција за безбедност во сообраќајот на улиците и патиштата.

Од почетокот на XX век до денес, развојот на науката во оваа област, го карактеризира следново[10]:

- Релативно големи ориентациони сознанија по пат на искуства. Кога искуството ја заменува науката за развој, тогаш е потребно повеќе време. За 4-5 години

[10] Tojagić, M., Bezbednost drumskog saobraćaja, Brcko, 2015

истражување, се доаѓа до сознанија кои често не може да се стекнат ни за 50 години искуство. Покрај тоа што науката го скратува времето за стекнување искуство, разлики постојат и во квалитетот на тоа знаење.

- Релативно многу време е потрошено воглавно за неплодно разгледување на податоци од оваа област. Дури во последните децении доаѓа до ориентација како на институции така и на еден број истражувачи на истражувања примери и сложени законитости за настанување на овие појави.

Придонес во развојот на науката од оваа област, дале и бројни меѓународни сообраќајни организации. Тие со својата активност создавале услови и посебно поттикнувале размена на искуства и релевантни информации меѓу државите, унапредување на системот на следење сообраќајни несреќи, изедначување на нормативите за производство на возила, склучување на меѓународни конвенции. Благодарение на нив, направен е значаен напредок во меѓународната соработка на изучување поединечни фактори на безбедност во сообраќајот како што се проблеми во безбедноста на пешаците, ефикасност на системот за заштита, ограничување на брзината, ефекти од ознаки на патот, влијание на алкохол, дрога и друго.

Врз основа на наведеното, реакциите на луѓето и општеството во целина на оваа нова, специфична и сложена појава, може да се поделат во пет фази:

- Прва фаза, се карактеризирала со лутање, збунетост, неснаодливост и изненадување со нови и специфични појави. Оваа фаза била присутна во секоја земја само во различно време и со различна должина на траење.
- Втора фаза, после консултација на наука и струка, се почнува со опис како настануваат сообраќајните несреќи. Оваа фаза носи извесен напредок но и проблем бидејќи траела долго.
- Трета фаза, опфаќа период на објаснување зошто се случуваат сообраќајните несреќи. Оваа фаза претставувала голем напредок во развојот на науката за безбедност во сообраќајот, бидејќи опфаќа утврдување на причини за сообраќајни несреќи, без кои не може да има ефикасна реакција од општеството.
- Четврта фаза опфаќа градење на мислење и организирано реагирање, односно одговор на општеството на овие негативни појави во општеството. Тоа е период кога

општеството почнува да презема мерки за интервенција засновани на феноменолошки и етиолошки сознанија.

- Петта фаза, претставува владеење со проблематиката во мера во која општеството почнува да ги контролира, управува со сообраќајни незгоди, односно безбедност во сообраќајот.

2. Загрозување на јавниот сообраќај

За безбедноста во сообраќајот на патиштата, од причина до последица може да се зборува од различни аспекти. Судските органи претставуваат една од последните алки во низата државни органи кои на разни начини влијаат на безбедноста во сообраќајот на патиштата и тоа кога веќе настапила последица со загрозување на безбедноста во сообраќајот на патиштата во вид на сообраќајна несреќа во која дошло до полесно или потешко телесно повредување на учесниците, смртен исход или значителна имотна штета. Тие ја утврдуваат одговорноста на учесниците во предметната сообраќајна несреќа за настапувањето на истата, адекватно ги санкционираат извршителите на кривичните дела од областа загрозување на безбедноста во сообраќајот.

Јавноста не е најзадоволна со казнената политика на судските органи за кривични дела од областа загрозување на безбедноста во сообраќајот, но непобитен е фактот дека меѓу осудената популација извршители на кривични дела од областа загрозување на безбедноста во јавниот сообраќај има мал број повратници, што значи дека казнената политика која ја спроведуваат судовите сепак во голем мера е задоволителна, а причините за сообраќајните несреќи се наоѓаат во некои други сфери во општеството, пред сè во лошата инфраструктура на патиштата.

На правилно утврдени и обележани параметри кои се прибираат во текот на увидот после сообраќајна несреќа, се утврдува кривична одговорност на учесниците во сообраќајната несреќа за нејзиното настанување. Нема правилно утврдување на фактичката состојба поврзана за една сообраќајна несреќа, на база на целосно и погрешно констатирани параметри собрани после увидот, поради што е неопходно увидот да го вршат само високостручни лица.

Имајќи ја предвид густината и фреквенцијата на јавниот сообраќај на патиштата, како и лошата патна инфраструктура, неопходно е во што пократок период после сообраќајната несреќа да се пристапи кон вршење увид, а пред тоа да се обезбеди местото на сообраќајната несреќа, бидејќи трагите и параметрите важни за одлучување за кривичната одговорност за дадените кривични дела, лесно се поместуваат, се бришат, исчезнуваат, се менуваат, како поради фреквентниот сообраќај, така и поради временските прилики, односно атмосферски падови, па дури и намерно поместување од страна на самите учесници во несреќата или од трети лица. Доволно е да помине само едно возило во непосредна близина на местото на сообраќајна несреќа, да доведе до поместување на некој од важните докази и параметри за утврдување на причините за сообраќајната несреќа, а што со дополнителна работа на кој било државен орган, не е можно да се направи[11].

3. Методи за безбедност во сообраќајот

Со развојот на техничко-технолошки достигнувања, дошло во момент во кој се проширува рамката на ризични околности кои може да настанат во однос на телото и имотот. Превенцијата на сообраќајни деликти може да се изврши на два начини, по пат на мерки кои непосредно влијаат на безбедноста на јавниот сообраќај и преку мерки кои влијаат на човекот како совесен учесник во сообраќајот. Мерките кои непосредно влијаат на безбедноста на јавниот сообраќај претставуваат материјално уредување на движењето на возилото како физичка појава, додека мерките кои влијаат на човекот се регулирани, бидејќи имаат карактер на општествена појава.

За да се постигне задоволителна состојба во јавниот сообраќај неопходно е евентуалните недостатоци во рамките на едни мерки да се надоместат со други мерки. Во таква ситуација се наоѓаат многу законодавства при дефинирање на нормите, но без оглед на материјалната состојба на јавниот сообраќај и неговите недостатоци, примарна задача на правните норми е делување на општествените фактори, односно на свеста на учесниците во

[11] Kokorović, N., Menadzment bezbednosti saobraćaja, Beograd 2017

сообраќајот, со што би се намалил бројот на сообраќајни деликти, односно човечкиот фактор како причина за сообраќајни несреќи.

Методи на мерење на безбедноста во сообраќајот се следниве:

- Метод на мерење
- Статистички метод
- Метод на анкета
- Метод на научно набљудување
- Метод на експеримент
- Метод на компарација
- Студија на случај (Case study) метод
- Експертски метод.

3.1 Метод на мерење

Со мерењето се одредува непознатата и познатата величина. На пример, мерење на должината се врши така што непозната должина се споредува со позната должина. Во недостаток на општо прифатена величина, се користи релативно споредување на непознатите величини. На пример, не ја знаеме должината на патот, но со споредување се утврдува дали е помала од должината на друг пат. Во безбедноста на сообраќајот, се применува методот за мерење, при што се мерат различни величини. Како едноставни мерења во безбедноста на сообраќајот може да се наведат мерења кои се сведуваат на броење (број на несреќи, сообраќаен проток, број на настрадани во несреќите и друго) или вистински мерења (количина на поединечни отрови во издувни гасови или во воздухот, брзина на движење на возилото, ширина на патот, радиус на кривините и друго).

Но, посебно внимание заслужува мерењето на нивото на безбедност во сообраќајот. Денес, се користат различни методи за мерење на безбедноста во сообраќајот, но нема општоприфатен метод за мерење. При тоа се користат директни и индиректни, апсолутни и релативни показатели за безбедност во сообраќајот. Показателите се коригираат и во зависност од конкретните услови и цели за истражување. Поради недостаток на општо прифатен еталон – мерка, често мерењето се врши така што се споредуваат непознатите

величини со реперните величини. Изборот за репер вредност е едно од чувствителните прашања кое мора да се реши пред или во текот на истражувањето.

3.2 Статистички метод

Статистичкиот метод е незаобиколен метод во истражувањето на безбедноста во сообраќајот и подразбира обработка на примероци. Сообраќајните несреќи, а посебно конфликти во сообраќајот се погодни за примена на статистички метод поради својата масивност (статистиката се потпира на законите на големи броеви) и нумерички карактеристики со кои може да се опишат (број на настрадани, број на несреќи и друго). Примената на статистички метод, а посебно точноста на заклучоците, зависи од начинот на формирање примерок и неговиот квалитет. Посебно се корисни случајните и стратификувани примероци.

Заклучоците се подобри ако примероците се поголеми и подобро ја претставуваат целината (репрезентативни примероци). За потребите на истражувањето на безбедноста во сообраќајот, може да се користат различни бази на податоци (од Министерство за внатрешни работи). Непосредно после сообраќајната несреќа, полицијата пополнува статистички прашалник за сообраќајната несреќа (полициски извештај) кој опфаќа однапред одредени податоци за местото на несреќата, за патот, за времето, за возилата, за лицата и за самата несреќа. Претходно податоците се воделе само рачно, но после воведување на компјутерите, овие податоци се внесуваат во единствена автоматска база на податоци за сообраќајни несреќи. Овие бази на податоци ги опфаќаат оние карактеристики на сообраќајните несреќи кои се евидентирани во прашалникот. Примероците се многу сигурни за анализа на надворешните фактори на сообраќајната несреќа. Но, овие примероци не се квалитетни за понатамошна анализа на околностите за настанување на несреќата, за прецизна анализа на местото на контакт, брзина на учесниците во несреќата, за анализа на пропустите и друго. Дневниот полициски извештај опфаќа основни податоци и опис на случувањата за сите сообраќајни несреќи кои се пријавени во полиција.

Извештаите од здравствените установи пружаат квалитетни податоци за повредите на учесниците во сообраќајните несреќи. Но, овие евиденции не се организирани, ниту се воведени во единствениот информационен систем. Денес и на меѓународен план се воспоставени квалитетни бази на податоци. Покрај базите кои се формираат врз основа на собирање и корекција на националните бази на податоци, важно е да се напомене дека постојат и посебни бази на податоци за сообраќајот и сообраќајните несреќи.

3.3 Метод на анкета, прашалник и интервју

Анкетата е научен метод кој се состои во испитување на околностите на поединечни случаеви. При тоа се користат следниве техники: прашалник, интервју, скала за проценка и тестови. Анкета и интервју во безбедноста на сообраќајот се користат за селекција кај прием на возачи, за одредени испитувања или собирање податоци за сообраќајни несреќи. Меѓу најважните методи, кои се употребуваат со цел постигнување сознанија за ставовите на луѓето, се методот на набљудување и самонабљудување, метод на интервју, анкета и прашалник. Методот анкетирање е постапка во која со помош на анкетен прашалник се истражуваат и собираат податоци, информации, ставови и мислење за предметот на истражување.

3.4 Метод на тестирање

Тестирањето е видливо при селекција на возачи при полагање на возачкиот испит и здравствениот преглед. На секој испитаник, треба да му се дадат исти упатства, ист број на прашања и исто време за решавање на тестот. Ограничена вредност на овој метод е тоа што квалитетот на точноста и применливоста на резултатите зависат од квалитетот на тестот, квалитетот на обработка и анализата на научното објаснување. Новиот начин на тестирање се врши на конзоли, најсовремен постоечки систем со кој е можно да се одреди психичкиот профил на личноста.

Целта на тестирањето е да се изврши оптимална селекција на кадри заради подобрување на сообраќајната култура и подигнување на нивото на услугата. Со конзола е овозможено да се востанови склоност кон ризици во сообраќајот, проверка на

психомоторната способност, агресивност во возењето, сконцентрираност на возењето и согледување на сообраќајните ситуации. Високата загрозеност на учесниците во сообраќајот, според мислењето на институциите кои се грижат за обезбедување на условите за безбедно одвивање на сообраќајот на патиштата, предизвикана е од недоволна и лошо спроведена обука и проверка на обученоста на кандидатите за возачи која се одвива во автошколите.

3.5 Метод на набљудување

Набљудувањето е метод на прибирање факти. Научното набљудување мора да биде испланирано, системско, прецизно, спроведено под услови кои обезбедуваат реални резултати. Набљудувањето може да биде:

- Непосредно и посредно.
- Поединечно и масовно.

Овде е важно набљудувачот да не влијае на појавата која се набљудува. Методот на набљудување најчесто се користи за утврдување на зачестеноста или распространетоста на некоја појава. За разлика од несистемското набљудување, набљудувањето како метод за собирање примарни податоци, има три важни карактеристики:

- Тоа е системски планирано, организирано и насочено кон специфични цели на истражување.
- Резултатите од набљудувањето на случки, појави и процеси се регистрираат систематски.
- Резултатите од набљудувањето внимателно се проверуваат и се контролираат заради сознанија за целосно и веродостојноста на спроведената постапка на набљудување и вредностите од добиените податоци.

Благодарение на овие карактеристики (системско планирање, системско бележење на податоци, можност за контрола на добиените податоци), метод на набљудување на податоци се сведува во научни методи на истражување. Постапката набљудување може да се класифицира на повеќе начини:

- Природно наспроти инвентивно.
- Прикриено наспроти неприкриено.
- Структурно наспроти неструктурно.
- Директно наспроти индиректно.
- Човечко наспроти механичко.

3.6 Метод на споредба и аналогија

Споредбата се применува за анализа на сообраќајни несреќи настанати на одреден простор и одреден временски интервал како и за анализа на несреќи со исти карактеристики или кои се последица на истите фактори. За споредба е најдобро да се користи контролна група. Што се однесува до аналогијата, се користат веќе пронајдени решенија за решавање на конкретен проблем, тоа посебно се однесува на проценка на законските мерки, унапредување на обуката и проверка на знаењето, казнена политика, примена на современа технологија во регулирање на сообраќајот и активна и пасивна безбедност.

Истражувачите и експертите во областа на безбедноста во сообраќајот непречено се трудат да го препознаат и разберат влијанието на факторите на настанување на сообраќајните несреќи. Разбирањето на влијанието на факторите на настанување сообраќајни несреќи е од голема корист за дефинирање на стратегиите и плановите за безбедност во сообраќајот. Проблем со кој се соочуваат експертите при ваков пристап е непостоењето на податоци за сите фактори и мерливост на нивното влијание. Затоа голем број научни трудови и истражувања се засноваат на утврдување на влијанието на факторите на настанување одреден број несреќи на некој географски простор (раскрсници, делници на патот) во текот на некој специфичен временски период (седмица, месец, година, деценија).

Повеќегодишно следење и анализа на временската дистрибуција на сообраќајни несреќи овозможува зачувување на трендовите на движење. Месечната распределба е од значење за препознавање и следење на сезонските осцилации и изработка на планови на годишно ниво. Распределбата на несреќите по денови во текот на годината или по денови во текот на седмицата, влијае на планирање на работата во текот на денот. Со оглед на доменот на анализа, временските серии може да се анализираат во временски и фреквентен

домен. Анализата на временските серии се користи со цел постигнување што е можно подобар увид во состојбата на сообраќајните несреќи во набљудуваниот регион или земја. Следен чекор е предвидување на некоја идна состојба со цел минимизирање на сообраќајните несреќи со смртни исходи.

3.7 Студија на случај (Case study) метод

Иако е многу значајно анализирањето на репрезентативни примероци, анализата на избрани примери не е можно да се замени со друг метод. На пример, кога ќе се изврши типизација на сообраќајните несреќи или конфликти во сообраќајот, неопходно е да се изврши истражување на избрани примери (студија на случај (Case study)). При тоа посебно се анализира кој и како ја создал опасната ситуација, кој и како можел да ја избегне сообраќајната несреќа и кој и како придонел за величината на последицата. Основна смисла е прецизно да се дефинираат проблемите, за да може да се решаваат. Многу е значајно во истражувачките типови да се вклучат експерти со богато искуство во разгледување и разјаснување на сообраќајните несреќи.

3.8 Експертски метод

Кај истражувањата за безбедност во сообраќајот, голема помош може да пружат експерти, а посебно при избор на оптимални контрамерки. Меѓу експертите мора да се најдат оние кои обработуваат и анализираат сообраќајни несреќи (стручни лица од полиција, судии, обвинители и судски вештаци), кои проектираат сообраќајници, објекти големи атракции и режим во сообраќајот. Врз основа на професијата, искуствата и другите карактеристики, експертите треба да вршат пондерирање на нивните одговори. Експертите може да помогнат во изборот на оптимални контрамерки, а посебно ако претходно се запознаат со резултатите од истражувањето. Тогаш нивните ставови ќе бидат поквалитетни[12].

[12] Inić, M., Jovanović, D., Propisi u oblasti saobraćaja, Novi Sad, 1009

ГЛАВА 3 СООБРАЌАЈНИ НЕСРЕЌИ

1. Сообраќајни деликти

Во најзначајни негативни појави во сообраќајот спаѓаат противправни однесувања на учесниците во сообраќајот и сообраќајните несреќи. Противправните однесувања во сообраќајот се разликуваат по степенот на опасност кој го предизвикуваат. Правно може да се квалификуваат како казниви деликти со различен степен на општествена опасност (прекршоци, економски престапи и кривични дела)[13]. Меѓу сите противправни однесувања, најопасни се оние кои кулминираат во сообраќајни несреќи со трагични последици. Лепезата на овие појави е широка, а силата и интензитетот со таква јачина ги нарушуваат фундаменталните интереси на општеството. Таквите однесувања ја сочинуваат структурата на сообраќајните деликти, затоа, освен за правниот поим сообраќајни деликти, може да се зборува и за сообраќајни деликти како реална појава.

Во поимот сообраќајни деликти се соединуваат посебни карактеристики, врз чија основа се разликуваат од останатите видови деликти. Станува збор за специфични својства и односи кои го детерминираат сведувањето на конкретна појава под поимот сообраќаен деликт. Може да се каже дека следниве одредници се основа за утврдување на поимот сообраќаен деликт[14]:

- Прва одредница е дека се работи за однесување на човекот со кое се загрозува сигурноста во сообраќајот, а под тоа се подразбираат и посебни карактеристики на голем број противправни однесувања во сообраќајот на патиштата.
- Амбиентална компонента (пат), е втората важна одлика на сообраќајниот деликт во патниот сообраќај.

[13] Не се сите противправни однесувања во сообраќајот казниви, туку за тоа тие мора да исполнуваат пропишани услови со закон, без оглед кој вид на казниви дела се во прашање

[14] Pavišić, B., Metodika istraživanja prometnih delikta, Zagreb 1993

- Третата компонента се однесува на заштитеното правно добро, кое условно може да се означи како безбедност во сообраќајот, при што се има предвид смислата на поимот сообраќаен деликт, кој како таков вклучува односи во сообраќајот, уредени со правни прописи.

Сообраќајните деликти како масовна, негативна појава, претставуваат индивидуален чин на противправно однесување во сообраќајот. Во феноменолошка смисла се сведуваат во специфични видови престапништво. Таа специфичност се гледа во криминолошкиот аспект (феноменологија и етиологија), казнено правен аспект (кривични дела и прекршоци) и пенолошки аспект, а посредно се изразува и во самиот назив на овој вид деликвентно однесување – сообраќајна деликвенција. Поимот деликвенција кој е заеднички израз за сите противправни дела, потребно е јасно да се разграничи во однос на поимот криминологија, криминалитет и девијантно однесување. Кога се зборува за деликвенција, деликвентно однесување и деликвент во правно нормативна смисла, се мисли на сите престапнички однесувања кои опфаќаат казниви деликти во правниот систем.

Сообраќајните деликти имаат низа карактеристики. Тие се изразени во толкава мера што многу автори наведуваат дека сообраќајните деликти се специфичен облик на криминално однесување, кој се разликува од класичен криминалитет. Некои од најзначајните карактеристики се следниве[15]:

- Сообраќајните деликти се масовна негативна појава во сообраќајот на патиштата. Технолошкиот развој и зголемената мобилност на населението влијаеле на масовноста на негативните појави во патниот сообраќај, со констатација дека во ниедна сфера од животот не постои толку масовно кршење на правилата на однесување, односно толку противправни однесувања, колку во сообраќајот на патиштата.
- Дејноста на патниот сообраќај, прецизно до детали е регулирана со правни норми. Во литературата често се истакнува дека скоро нема сегмент на оваа проблематика кој не е покриен со прецизна нормативна регулатива.

[15] Pavišić, B., Metodika istraživanja prometnih delikta, Zagreb 1993

- Од останатите облици на противправно однесување, сообраќајните деликти се разликуваат и по тоа што потенцијални деликвенти се сите граѓани, бидејќи сите учествуваат во сообраќајот. Загрозеноста на општествените вредности во сообраќајот на патиштата се манифестира преку апстрактна и конкретна опасност и повреда на животот и телото на луѓето и/или нанесување материјална штета. Самото учествување во сообраќајот претставува потенцијална опасност од настанување на негативни појави. Таа опасност произлегува од својствата на моторното возило како опасна ствар, кај која во техничка смисла клучна улога имаат силата, брзината, движењето и енергијата. Освен тоа, квалитетот на патот и влијанието на околината придонесуваат за настанување на сообраќајни деликти, поради тоа сообраќајните деликти се нарекуваат и технички деликти.
- Специфичностите на сообраќајните деликти се гледаат и во обликот на степенот на вина на сообраќајните деликвенти. Како извршители на овие деликти се јавуваат возачи аматери, професионалци, млади и стари, мажи и жени. Правејќи ги овие деликти, извршителите неретко и сами стануваат жртви на сопственото однесување. Самиот тој факт укажува дека намерата за предизвикување последица, воглавно е исклучена кај ваквите деликти. Недостаток на намера на извршителот со своето однесување да предизвика последица, е една од значајните карактеристики на поединечни појавни облици на сообраќајни деликти.
- Кај сообраќајните деликти тежината на последиците често е во голема несразмерност со субјективниот однос на сторителот кон делото. Во сообраќајот некогаш и најмало невнимание, заборавеност, неодговорност, како и антисоцијалност на поединецот, може, во зависност од конкретната ситуација да се предизвикаат многу тешки последици.

Најчести појавни облици на сообраќајни деликти во сообраќајот се грешките на возачите, непрописна брзина на движење на возилото, непрописно претекнување, заобиколување и разминување, неотстапување на правото на првенство на минување, непрописно застанување и паркирање, непрописно вртење и возење наназад. Покрај наведените грешки кои се најчести, постојат и други грешки како што се возење во забранета насока на еднонасочен пат, недржење до потребното растојание, непрописна употреба на светла и друго. Освен грешките на возачите на возилата, одреден број

сообраќајни деликти се случуваат и поради грешките на другите учесници во сообраќајот, пешаци, патници, велосипедисти и други.

Феноменолошкиот пристап на истражување на сообраќајната деликвенција како масовна појава, се следи врз основа на статистички податоци, а се однесува на:

- Обем на сообраќајна деликвенција, вкупен број сообраќајни деликти на одредено време и простор и во одреден временски период, број на извршени сообраќајни деликти по вид, број на деликвенти.
- Појавни облици на сообраќајни прекршоци и кривични дела, појавни облици според видот на казниви однесувања како и според карактеристиките на сообраќајните деликвенти.
- Структура и структурални промени, покажуваат вид и карактеристики на вкупниот број сообраќајни кривични дела или сообраќајни прекршоци и поединечни казниви однесувања, во согласност со противправните прописи.
- Динамика на сообраќајна деликвенција, покажува промени во обемот на сообраќајни кривични дела и прекршоци во одреден временски период и на одредено подрачје.

Етиологијата на сообраќајните деликти се заснова на проучување на причините за криминалитет. Во рамките на ланецот човек – пат – возило – околина, човекот и неговото противправно однесување во сообраќајот се јавува како доминантна причина за небезбедност во сообраќајот. Од оваа констатација произлегува значењето на испитување на причините, условите и поводот, во кои се јавува криминално однесување. Во литературата се истакнува дека причините и условите под кои се јавува сообраќајната деликвенција и поводите за појава на деликвентно однесување, се фундаментални прашања од криминолошки аспект на сообраќајните деликти во рамките на криминологијата, како теориска и емпириска наука.

Најчестите причини за сообраќајни деликти се врзани за човекот како учесник во сообраќајот, алкохол и психоактивни супстанци, замор, недоволна оспособеност за учество во сообраќајот, недоволно знаење и вештини или недоволна психофизичка способност за безбедно управување со возилото, болест и други здравствени состојби кои ја намалуваат способноста на возачите за управување со возилото, останати психофизички состојби и

својства. Врз основа на наведеното може да се заклучи дека најзначајните причини за сообраќајни деликти се поврзани токму за личноста на сообраќајниот деликвент.

Покрај наведените причини кои се однесуваат на субјективниот фактор, од значење се и причините кои се однесуваат на пат, објекти на патот и опрема, возило со активни елементи на безбедност, околина, каде пред сè, се мисли на разни климатски услови кои влијаат на безбедноста на патниот сообраќај (снег, дожд, магла, високи и ниски температури, влажност, притисок, струење на воздухот и слично). Освен тоа значајни се бројни други историски, демографски, економски, географски и други услови. Секоја од причините, самостојно или во меѓусебна интеракција, може да доведе до некои грешки, односно ја зголемува опасноста од настанување на противправно однесување во сообраќајот или сообраќајната несреќа, како вид на манифестација на сообраќајните деликти[16].

Голем е бројот на превентивни мерки со кои може да се делува за спречување на настанок на несакани последици, но исто така се важни и превентивните мерки кои се спроведуваат во вид на репресивни мерки, за да во општеството се зајакне свеста за важноста и негативната тежина на последиците кои ги произведуваат овие дела. Основни предуслови кои треба да се имплементираат за да може да се управува со сигурност во сообраќајот се[17]:

- Сеопфатен, стабилен систем на организација на општеството, со општо ниво на ангажирање на заедницата (вклучување на голем број институции).
- Подобрување на структурата на мерките за интеракција преку преземање на поголем број, пред се превентивни мерки.
- Да се даде соодветно место на безбедноста во сообраќајот меѓу општопризнатите потреби во општеството.
- Дефинирање на цели и стратешки активности со кои ќе се остварат тие цели на подлогата на појавните облици и причините за сообраќајни незгоди.
- Програмиран пад за намалување на бројката на сообраќајни незгоди, што подразбира постоење на квалитетни, стручно втемелени, осмислени, конкретни,

[16] Петровић, А., Ефекти примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији, Нови Сад 2021

[17] Sasirović, L., Prevencija zloupotrebe opojnih droga u saobraćaju, 2014

економски оправдани, практично спроведливи програми и планови за сигурност во сообраќајот на патиштата.

- Безбеден информациски систем, со податоци кои се стручно елаборирани и достапни за голем број институции.
- Систематска примена на стручно проверена политика, пракса и рационално користење на ресурсите за сигурност во сообраќајот.
- Постоење државно тело за сигурност во сообраќајот, како и координациски тела за сигурност во сообраќајот на сите нивоа на административно организирање.
- Дефинирање на јасна улога на институциите во системот за безбедност во сообраќајот, посебно односот помеѓу управните органи и другите институции.
- Дефинирање на одговорностите на институциите за состојбата во овој сегмент.
- Постојано следење, преиспитување и унапредување на работата на институциите.
- Постојано следење и вреднување на улогите, учинокот, ефектите, дометот и границите на секоја мерка на општествена интервенција која се презема.
- Јакнење на уставноста и законитоста, функционирање на правната држава и развој на општествените односи.

Од исклучителна важност е носењето на бројни акциски програми за сигурност во сообраќајот, со чија помош конкретно се дефинира и реализира стратегијата за безбедност во сообраќајот.

2. Сообраќајна несреќа

Сообраќајна несреќа е сложена, изненадна и несакана случка. Според Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата[18] сообраќајна несреќа е настан на патот предизвикан како последица од непочитување на сообраќајните правила и прописи во кој учествувало најмалку едно возило во движење и во кој најмалку едно лице е повредено, загинало или од последиците на таа сообраќајна незгода починало во рок од 30 дена или од истата е предизвикана материјална штета.

[18] Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Сл.весник на РСМ бр.302/20

Во повеќето случаи, сообраќајните несреќи имаат повеќе причини. На пример, несреќи се случуваат при вртење без доволна прегледност, при слаба видливост поради густа магла, влажен коловоз, возило со лоши гуми и неисправни кочници, а пијан возач. Многу ретки се несреќите предизвикани од едно нешто. Затоа со сигурност може да се утврди дека секоја сообраќајна несреќа е специфична и случај за себе. Во светот годишно се случуваат над 1,19 милиони сообраќајни несреќи со смртни последици и 20 - 50 милиони луѓе повредени[19]. Покрај тоа, учесниците во сообраќајни несреќи често имаат различни ставови за причината и вината за предизвиканата несреќа што дополнително ја прави посложена оваа проблематика. Од наведеното може да се заклучи дека реконструкцијата на сообраќајните несреќи е многу сложена и сериозна работа па за понатамошниот тек на нивно решавање неопходно е мислење на сообраќајни експерти.

Во однос на теориите кои го објаснуваат феноменот сообраќајни несреќи, се воочуваат големи разлики, за што има повеќе причини. Сообраќајните несреќи се сложени случки и нивната сложеност го направило проблематично разбирањето на нивното настанување. Учесниците во сообраќајните несреќи различно го сфаќаат настанувањето на сообраќајните несреќи во зависност од нивниот интерес.

Каузалната теорија носи заклучоци за причините. Домино теорија носи заклучоци за синџирот на случувања и „несигурни услови“ или „несигурни дела“ кои влијаат на настанокот на сообраќајните несреќи. Системската теорија се темели на настанокот на сообраќајните несреќи на грешките на целиот сообраќаен систем и друго[20].

2.1 Причини за настанување на сообраќајни несреќи

Секоја анализа на сообраќајните несреќи во суштина има за цел сфаќање на причините поради кои настануваат сообраќајните несреќи и дефинирање на причините на настанување на сообраќајни несреќи. Како што беше и претходно наведено, адекватно и целосно согледување на настанокот на сообраќајна несреќа, а посебно разбирање на причините и околностите на настанување претставува исклучително сложена активност. Во

[19] Road safety, посетено ноември 2025
[20] Simunović, Lj., Sigurnost djece u zonama osnovnih škola, Zagreb 2018

поединечни случаи не е можно да се согледаат сите влијанија, бидејќи може да делуваат голем број поединечни влијанија, при што некои од тие влијанија може да делуваат само во моментот на несреќата, па не е можно да се препознаат и анализираат.

Овие поединечни влијанија (фактори) можат самостојно или со заедничко дејство да доведат до настанување на грешките на некој учесник во сообраќајот, во одредени околности, но што не мора секогаш да биде правило. Сторената грешка од страна на некој од учесниците во сообраќајот може да има за последица настанок на опасна ситуација, а која може да се претвори во сообраќајна несреќа. Кога станува збор за причините за сообраќајни несреќи, најчесто под причини се препознаваат и дефинираат само од надвор видливи манифестации, односно грешки кои за последица имале настанок на несреќа.

Значи, под причини за сообраќајни несреќи најчесто се дефинираат постапки на некој од учесниците во сообраќајот, кои во конкретни околности довеле до создавање на опасности и несреќи. Оваа грешка во други услови во сообраќајот не би довеле до сообраќајни несреќи, под услов да не постојат и влијанија на останатите фактори кои биле на местото и во времето на настанување на несреќата. Значи, грешката која се јавува самостојно во сообраќајот, не мора секогаш да доведе до сообраќајна несреќа, туку во специфични околности доведува до несреќа. На овој начин, единствено може да се утврдат вистински причини за настанување на причината и да се дефинираат останатите влијанија на несреќата.

При препознавање и дефинирање на причините за сообраќајни несреќи многу е важно да се разликуваат вистински од потенцијални опасности кои постоеле во времето и местото на настанување на сообраќајните несреќи. Најчесто сообраќајната несреќа не ја следи само една опасност, туку во така сложени ситуации во исто време има повеќе опасности и поради тоа е исклучително тешко сигурно да се утврди која од тие опасности во конкретната околност, за последица има настанување на несреќа. Се поставува прашањето како да се докаже дека некоја друга грешка немала за последица настанување на несреќа, туку баш таа која е препознаена. Задача на експертизата на сообраќајните несреќи и длабински анализи е на соодветен начин да се направи разлика во конкретни околности кои влијанија довеле до настанување на опасност и сообраќајна несреќа, односно што предизвикало настанување на опасноста. За правилно дефинирање на причините за

настанок на несреќата важно е да се разјасни дека одредена грешка во сообраќајот, не мора сама по себе секогаш да биде причина за настанување на несреќа, како што обично се прифаќа во пракса. Одредена грешка е само појавен облик, израз на кој се манифестираат поединечни причински фактори во конкретни околности, така што за последица имаат несреќа.

Постојат случаи и кога постои околност која е доволна самостојно да предизвика грешка и поради таа грешка да дојде до сообраќајна несреќа. Во вакви случаи грешката може да се поистоветува со причината за сообраќајна несреќа. Просто кажано, хронологијата за настанување на несреќата може да се опише на следниот начин, прво треба да постојат одредени фактори кои претставуваат потенцијални опасности (замор, деконцентрација, состојба на возилото ...) но истите не доведуваат до сообраќајна несреќа, а кога ќе дојде до истовремено влијание на повеќе фактори, нивното влијание се акумулира и зголемува сè до моментот кога почнува да влијае на создавање грешки во сообраќајот.

Во зависност од видот на настанатите грешки или влијанија на останатите фактори, грешката може да премине во потенцијална опасност, а која поради останатите влијателни фактори има за последица настанување на сообраќајна несреќа. На пример, поради влијание на алкохолот, возачот непрописно претекнува или не ја приспособува брзината на движење и поради погрешна проценка ненавремено кочи и доаѓа до несреќа. Во друга ситуација, истиот возач консумира алкохол, но не ја надминува брзината и тогаш влијанието на алкохолот не создава конкретна опасност туку само апстрактна, така што само алкохолот не мора да биде причина за несреќа. Иако некои грешки се карактеристични за некои причини, видот на грешки не зависи само од причините поради кои настануваат, туку и поради сообраќајната ситуација и други околности.

На пример, ако возачот управува со возило под влијание на алкохол и ако на својот пат во текот на возењето мора да изврши повеќе претекнувања, голема е веројатноста дека ќе направи грешка во изведување на оваа активност. Од друга страна, ако возачот не мора да изврши ни едно претекнување, но затоа мора повеќепати да отстапи првенство на минување, или да преземе некоја друга активност, тогаш се зголемуваат изгледите дека ќе направи друг вид на грешка. Во првиот опишан случај, како причина за сообраќајна несреќа е препознаено претекнувањето од страна на возачот, а во другиот неотстапување на

првенство во минување, а што во конкретната околност е видлива манифестација на психофизичката состојба на возачот.

Вистинска причина за настанување на сообраќајна несреќа може да биде скриена ако не се утврдат сите околности за настанување на несреќата. Слично на тоа, истиот возач во иста околност може да доживее сообраќајна несреќа со пешак, при што пешакот со својот начин на движење го изненадил возачот и создал опасност. Во такви околности психофизичката состојба на возачот не мора да има влијание на несреќата, бидејќи и возачот кој не бил под влијание на алкохол, не би имал технички можности да ја избегне несреќата, па во тој случај, алкохолот не би имал влијание на несреќата, туку тоа би било самото однесување на возачот.

Важно е дополнително да се објасни дека сите грешки кои се прават во сообраќајот, не мора секогаш за последица да имаат настанување на несреќа, туку тие може да се манифестираат со[21]:

- Сообраќајна несреќа.
- Конкретна опасност (опасни ситуации во кои е загрозено едно или повеќе лица или имот).
- Апстрактна опасност (зголемување на ризикот но поради околностите никој конкретно не е загрозен).
- Повреда на заштитниот пропис (противправно однесување кое за последица нема сообраќајна несреќа ниту конкретна или апстрактна опасност).

2.2 Видови сообраќајни несреќи

Сообраќајните несреќи може да се класифицираат на повеќе начини, а некои од нив се следниве:

[21] Марковић, Н., Развој модела дубинске анализе саобраћајних незгода заснованог на утицајним факторима, Београд 2019



Слика 1. Класификација на сообраќајните несреќи

Сликата 1 ја прикажува класификацијата на сообраќајните несреќи според природата на повредата, според видот на несреќата во зависност дали е сообраќајка во судир или станува збор за излетување од патот, превртување и слично. Настанатата штета може да биде од материјална природа или тоа се повреди на учесниците во сообраќајната несреќа.

Судирите може да се класифицираат во пет групи, а тие се[22]:

- Челни судири.
- Странични судири.
- Паралелни судири.
- Наидување возило на возило.
- Судир со возило на шини.

Челни, односно фронтални судири може да бидат целосни или делумни. Кај целосни фронтални судири целата предна страна е удрена при судирот, додека кај делумни ударот е само на дел од предната страна на возилото. Странични судири може да бидат под прав или некој друг агол. Кај странични судири, подрачје на удар е страната на едно од возилата.

[22] Tojagić, M., Bezbednost drumskog saobraćaja, Brcko, 2015

Наидување на возило се најчеста причина за сообраќајна несреќа во густа сообраќајна мрежа при што доаѓа до удар на задно возило на предно, а причина може да биде и престројување, како и наидување на неподвижно возило при паркирање и слично.

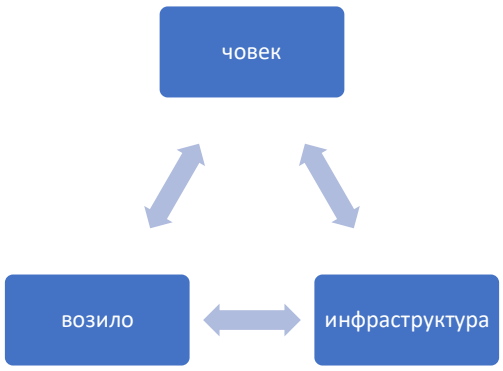
Со оглед на причините и грешките, сообраќајните несреќи се делат на:

- Сообраќајни несреќи при вклучување во сообраќај.
- Сообраќајни несреќи кај кои се поставува прашање за страната на движење на учесникот.
- Наидување на паркирани или застанати возила.
- Наидување на велосипедист.
- Сообраќајни несреќи кај кои еден учесник се движел по левата страна на патот.
- Вртење на лево без потреба.
- Растојание при движење.

Причините за наведените грешки може да бидат од различна природа. Некои од нив се возење под влијание на алкохол и лекови, болест, замор, губење на свест, невнимание на возачи.

2.2 Фактори на сообраќајни несреќи

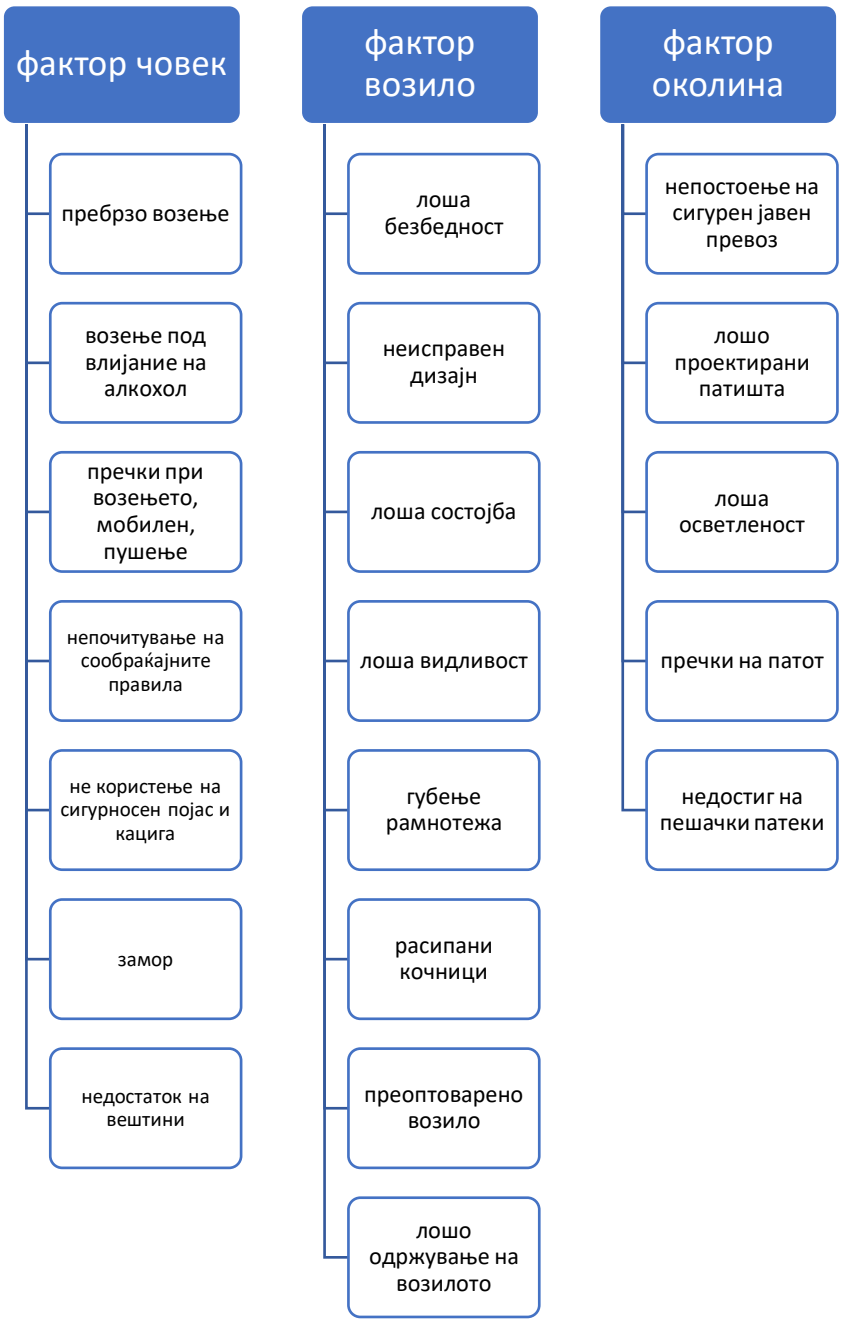
Стручните лица идентификувале главни фактори кои предизвикуваат сообраќајни несреќи во триаголникот луѓе, пат и возила, со сите сложени атрибути кои ги вклучуваат трите фактори прикажани на сликата.



Слика 2. Главни фактори за сообраќајна безбедност

Наведените категории фактори на микро ниво прават една целина позната под името DVR единица (driver/возач, vehicle/возило, road/пат). Секоја DVR единица е најважна за успешен исход на моменталната сообраќајна интеракција. Возачот со своето искуство и можности, возилото со одредена техничка исправност и опремата односно патот со постоечкиот дизајн и опрема.

Причини за сообраќајните несреќи, поврзани со главните фактори за безбедност во сообраќајот, човек, возило, и околина, се прикажани на следната слика:



Слика 3. Причини за сообраќајни несреќи

Важната компонента која често се зема предвид кај сообраќајни несреќи, се разгледува на макро ниво. Тоа е општествената компонента. Општеството со својот општествено-културен и економски систем, полиција, закони, регулација, животен стандард, образование создава јавно размислување и животно расположение кое, исто така, влијае на настанување на сообраќајните несреќи.

Неколку DVR единици сочинуваат сообраќајна средина во која обично учествуваат повеќе возила, возачи, пешаци и велосипедисти со различни карактеристики и можности, кои генерираат различни ситуации во сообраќајот, па меѓу нив најважна е комуникацијата. Неконтролирано пореметувањето помеѓу повеќе DVR единици може да предизвика сообраќајна несреќа.

Мезо ниво е проширено микро ниво со психосоцијална надградба на возачите (едукација, семејство, вработеност, образование) и локалната физичка средина (видливост, време, изграденост, намена на земјиште) кои имаат големо влијание на состојбата во сообраќајот. Општествените фактори како што се поседување на возило, сообраќајни ограничувања, однесување, побарување за превоз, исто така, може да влијаат на сигурноста во сообраќајот.

2.3 Теории на сообраќајни несреќи

Првата фаза за развој на безбедност во сообраќајот се карактеризира со пристап со сообраќајните несреќи преку теорија на случај, која подоцна е коригирана со теорија на зараза. Втората фаза ја карактеризира пристап до сообраќајни несреќи преку теорија на склоност. Во третата фаза, која започнува во шеесеттите години дефинирана е SPELL теорија на сообраќајни несреќи. До денес, развиени се бројни теории за сообраќајни несреќи. Целта на повеќето е да ја откријат законитоста на настанување сообраќајни несреќи, односно законитоста на учество на поединечни категории учесници во сообраќајот во сообраќајните несреќи (посебно возачите).

2.3.1 Теорија на случај

Првата научна теорија која се обидела да даде законитост на бројот на незгоди кои ќе ги имаат поединечни возачи, се засновала на статистика односно на Пуасонова распределба на веројатноста. Пуасоновата распределба на веројатноста се однесува на ретки случувања. Оваа теорија тргнува од важната претпоставка дека сите возачи имаат еднаква можност да имаат еднаков број на несреќи, односно дека имаат исти шанси да учествуваат во несреќи. Со оглед дека сообраќајните несреќи се ретки (од аспект на поединец за кој се

одредува веројатноста да има n- несреќи) бројот на несреќи има Пуасонова распределба на веројатноста. Значи, веројатноста некој возач, во одреден период (при одредена километража и интензитет на возење) да учествува (или предизвика) n – несреќи има Пуасонова распределба и се одредува според образец.

При тоа:

- N е назив за случајна променлива, број на сообраќајни несреќи кои ги има набљудуваниот возач во набљудуваниот период;
- n, конкретна вредност на случајни променливи (може да имаат вредност 0, 1, 2...);
- λ, интензитет на сообраќајни несреќи (среден број на несреќи за сите возачи, во одреден период).

Оваа математичка теорија се потпира на достигнувања во математиката и теоријата на веројатноста. Иако има големо значење во историска смисла, нејзините домети биле мали. Со оваа теорија не можеле да се објаснат некои појави, а посебно фактот дека одредени групи возачи имаат значително поголем дел несреќи од другите. Во една компанија за превоз, на мала група возачи (20-30 %) отпаѓа најголем дел на сообраќајни несреќи (над 80 %). Од друга страна постојат возачи кои во целиот работен век немаат ниту една сообраќајна несреќа. Ова е редовно во компаниите за превоз, но слична појава може да се воочи и во вкупната популација возачи. Овој факт ја оспорил појдовната претпоставка на теоријата на случај, дека сите возачи имаат иста шанса да учествуваат во несреќа. Затоа теоријата на случај не нашла значајно упориште и оправдание во права и брзо била надмината[23].

2.3.2 Теорија на зараза

За да се протолкуваат важните разлики во бројот на несреќи меѓу поединечни возачи, научниците ја унапредиле теоријата на случај, така што вовеле теорија на зараза. Според оваа теорија, само првата теорија е заразна и сите имаат еднаква шанса да учествуваат во првата несреќа. После првата несреќа се менува и односот на поединците кон сообраќајот,

[23] Петровић, А., Ефекти примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији, Нови Сад, 2021

некои возачи стануваат повнимателни и тешко може да имаат втора несреќа (им опаѓа шансата да имаат втора несреќа), а некои се оптоваруваат со првата несреќа и во слични ситуации реагираат неадекватно, па расте нивната можност да имаат идни несреќи. Оваа категорија возачи, после првата несреќа „се заразуваат“ со сообраќајни несреќи. Затоа оваа теорија се нарекува и теорија на зараза.

Првите резултати од примена на теоријата на зараза биле охрабрувачки, бидејќи оваа теорија протолкувала важни разлики помеѓу учеството на поединечни групи возачи во сообраќајните несреќи. Но, подоцна се покажало дека и оваа теорија не може да протолкува некои важни појави. Од друга страна, оваа теорија подразбирала дека на почетокот сите возачи се исти, имаат иста шанса да учествуваат во несреќата. Кога некој возач учествува во несреќа оваа теорија го истакнува и посебно го проучува. Ова не било прифатливо во пракса.

2.3.3 Теорија на склоност

Практичните барања во врска со теориите за сообраќајни несреќи се движеле од барања за објаснување на поединечни појави до воочување на законитоста за настанување на сообраќајни несреќи. Посебно се барало теоријата да понуди одговор за безбедноста на поединечни лица, возачи пред тие да учествуваат во несреќите. Теоријата на склоност е прва научна теорија која понудила можност да ја оцени безбедноста на поединечни возачи и пред да учествуваат во несреќи. Оваа теорија тргнува од претпоставката дека различни луѓе се различно склони кон инциденти, во зависност од нивните психофизички карактеристики. Од друга страна, се претпоставило дека лицето кое е склоно на еден вид инцидент, склоно е кон други инциденти, па и сообраќајни несреќи. Во таа смисла, оваа теорија тврди дека лицата кои се склони кон различни инциденти, склони се и кон сообраќајни несреќи. Врз основа на оваа аналогија, оваа склоност може да се мери и соопшти и пред првата сообраќајна несреќа.

Теоријата на склоност протолкувала значајни практични проблеми и првпат понудила можност да ја мери склоноста на поединечни лица кон сообраќајните несреќи, а врз основа на нивниот психофизички склоп и други инциденти кои ги имале во своето искуство. На пример, врз основа на анализа на психофизичките карактеристики на личноста

или врз основа на анализа на досегашните искуства (независно од сообраќајот), можно е да се одреди склоноста на возачот кон сообраќајните несреќи и да се издвојат екстремно склони, средно склони и оние кои не се склони кон инциденти, па и сообраќајни несреќи. Во согласност со оваа теорија елиминирани се многу професионални возачи од сообраќајот како небезбедни (многу склони кон сообраќајни несреќи), иако немале сообраќајни несреќи.

Сепак, оваа теорија бележела и бројни неуспеси во толкувањето на поединечни појави. На пример, се случувало возач кој е прогласен за екстремно склон на несреќи во долг период (после помината поголема километража) да нема ни една несреќа и обратно. Затоа се пристапило кон усовршување и коригирање на оваа теорија.

2.3.4 Spell теорија

Spell теоријата тргнува од претпоставката дека личност која е склона кон еден инцидент, е склона и кон други, па и кон сообраќајни несреќи. Но, оваа теорија покрај психофизичките карактеристики на личноста, ги зема предвид и објективните околности во кои се наоѓа лицето. Оваа теорија тргнува од тоа дека одредено лице може да биде многу склоно кон инциденти (и сообраќајни несреќи) во едни, а многу безбедно во други околности. На пример, едно лице е многу склоно кон инциденти ноќе, друго лице рано наутро, а трето на дожд и слично. Во овие објективни околности лицето е склоно кон сообраќајни несреќи. Значи, оваа теорија спојува и уважува објективни карактеристики на личноста и објективните карактеристики на ситуацијата во која вози лицето (учествува во сообраќајот)[24].

Треба да се има предвид дека ова е само упростен приказ на четири теории и четири процеси на пристап до толкување на појавата на сообраќајни несреќи. Денес се развиени или се развиваат бројни теории на сообраќајни несреќи, но најголем број водат потекло од наведените четири.

[24] Петровић, А., Ефекти примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији, Нови Сад, 2021

3. Улога на човечкиот фактор во процесот на одвивање на сообраќајот

Современиот живот не може да се замисли без одвивање на сообраќај, а користа која ја имаат човекот и општеството при одвивање на сообраќајот, се повеќекратни. Денес, сообраќајот се гледа како јавна дејност од посебно значење, но и покрај корисните ефекти кои се видливи, одвивањето на сообраќајот со себе неизбежно носи и бројни негативни последици (загадување на животната средина со издувни гасови, бучава и слично), како и разни ризични и противправни однесувања, кои се доведуваат во директна врска со човечкиот фактор. Општеството плаќа голем данок за развој на сообраќајот, првенствено во човечки животи, но и во материјални добра. Масовните противправни однесувања и сообраќајни несреќи, како по својот обем, така и по тежината на последиците, најзначајни се негативните појави кои го следат процесот на одвивање на сообраќајот. При тоа, негативните објекти по својот обем, во најголема мера се присутни во процесот на одвивање на сообраќај на патиштата.

Потребата за зголемена мобилност во модерното општество резултирала со развој на сообраќајни системи во кои човечкиот оператор е централен елемент. Таквиот систем, кој се базира на индивидуални акции, однесувања и потреби на различни корисници на патиштата, во секој момент се граничи со можност да резултира со некој вид конфликт. Техниката со која се служи човекот сè повеќе во секојдневниот живот, се развива побрзо отколку што се развиваат и менуваат навиките на човекот кој ја користи. Улогата на човечките грешки во сообраќајниот систем се документирани како еден од главните фактори, кои придонесуваат за настанување на повеќето сообраќајни деликти[25].

Тргнувајќи од едно од најголемите тврдења во литературата дека човекот е најзначаен и најсложен фактор во процесот на одвивање на сообраќајот, може да се постави прашањето која е улогата на човекот во процесот на одвивање на сообраќајот. Одговорот на ова прашање бара разрешување на нерешениот конфликт пред кој денес се наоѓаат општеството: сообраќајна техника – човечка психа, која несомнено претставува карактеристичен вид на дијалектичко единство на спротивности.

[25] Zaal, D., Traffic law enforcement, a review of the literature, Report no.53, Clayton, Victoria, 1994

Процесот на одвивање на сообраќајот е многу сложен. Во рамките на сообраќајниот систем меѓусебно се преплетуваат бројни фактори, од една страна човекот и неговите карактеристики, како субјективен фактор, а од друга страна, техничките фактори (возило и пат со околината), природни и општествени фактори[26]. Но, човекот е главен актер во сите општествени сфери, кои со својата комплексност на различни начини ја сочинуваат структурата на сообраќајот и имаат одредена улога во процесот на одвивање на сообраќајот.

Улогата на човечкиот фактор во процесот на одвивање на сообраќајот е повеќекратна. Начелно гледано, може да се зборува за три различни улоги на човекот во процесот на одвивање на сообраќајот, човекот како член на општествената заедница, човекот како причина за сообраќајни несреќи и човекот како жртва на сообраќајни несреќи. Улогата и значењето на општествената заедница во политиката на безбедност на сообраќајот е клучна. Создавањето на општествен механизам за воспоставување на безбедност во сообраќајот, нормирање на односите во сообраќајот (правила во сообраќајот, систем на превентивни и репресивни мерки) претставува столб на безбедноста во сообраќајот. Тоа бара, не само носење на сеопфатна законска регулатива во сообраќајот, туку и нејзина ефикасна примена како главна задача на општествената заедница.

Човекот е главен криминоген фактор за сообраќајни несреќи. И покрај влијанието на објективните фактори (квалитет на патот и состојба на возилото), безбедноста во сообраќајот во најголем дел зависи од однесувањето, ставовите и навиките на учесниците во сообраќајот (пред сè на возачи на моторни возила), нивните способности и знаења. Со кршење на сообраќајните прописи, учесниците во сообраќајот подлежат на казнена одговорност и казнување за сторените сообраќајни деликти, така што човекот претставува централна сфера на делување на општествената заедница со цел спречување на сообраќајни несреќи.

Учествувајќи во сообраќајот и кршејќи ги правилата за негово одвивање, човекот со своето однесување произведува фатални последици по животот и телесниот интегритет на луѓето и материјалните добра. Во литературата често се наведува дека во сообраќајот како легална дејност, животот го губат повеќе луѓе отколку во сите други илегални дејности

[26] Јовановић, Д., Феноменологија и етиологија понашања учесника у саобраћају, Нови Сад, 2003

заедно[27]. Овој факт ескалирал на почетокот на овој век и привлекол внимание на меѓународната заедница, со цел подигнување на свеста на општеството и потреба за пронаоѓање решение за ублажување на последиците „крвави жртви“ на патиштата[28].

Наведените улоги на човечкиот фактор во процесот на одвивање на сообраќајот, наведуваат на потреба за прецизно изложување на бројни прашања, меѓу кои некои се најважни, како се рефлектира односот меѓу човекот, техниката и општеството во областа на сообраќајот на патиштата, која е улогата на општествената заедница во регулирање на безбедноста во сообраќајот на патиштата, како противправното однесување на човекот влијае на безбедноста на сообраќајот и каква реакција на општеството е неопходна во контрола на таквите однесувања или прецизно кажано, во сузбивање на сообраќајните несреќи. Одговорите на наведените прашања водени се единствено со цел целокупната општествена заедница во ова современо време, да ги сочува животите од страдање во сообраќајот.

4. Улога и значење на заедницата и безбедноста на сообраќајот на патиштата

Општествената заедница преку создавање на политичка клима, нормативна рамка, организациски систем, финансиски ресурси, но и изградба на инфраструктура, автомобилска индустрија, здравствен систем и сите други сфери кои имаат специфична улога и значење во процесот на одвивање на сообраќајот, влијае на управување на безбедноста во сообраќајот, пред сè на национално ниво, но и на глобално ниво преку меѓународни стандарди и препораки.

Развојот на техниката вовел нов ред во меѓународните односи. Подигнувањето на нивото на нормативни и технички стандарди во „навлегување“ во свеста на општеството, со развивање на сообраќајната култура и намалување на сообраќајните конфликти, ја сочинуваат сложената формула за успех во борбата за заштита на човечките животи и здравјето. Најважен сегмент во дејствувањето на општеството, како целина на сузбивање на сообраќајните деликти на ова ниво, е учеството на заедницата во носење нормативни рамки,

[27] Инић, М., Безбедност друмског саобраћаја, Нови Сад, 2004
[28] Mršić, Z., Prevention and repression in suppressing road traffic delinquency, Croatia, 2005

правила во чии рамки се одвива сообраќајот, закони, стратегии и други правни акти, нивна примена преку полициска принуда како и санкционирање на противправни однесувања од страна на судската власт.

Потребата од создавање систем на безбедност во сообраќајот е релативно нова, бидејќи и појавите поради кои општеството мора да го создава овој систем, се релативно нови. Од организираноста и подготвеноста на општеството, односно од неговите способности да го адаптира просторот во кој се одвива сообраќајот, зависи безбедното и уредно одвивање на сообраќајот, без поголеми штетни последици по општествените вредности. Споменатата адаптација мора да го следи развојот на сообраќајот, односно да оди пред него, под тоа подразбирајќи организација и функционирање на целиот сообраќаен систем како и организација, функционирање и ефикасност на системот во управување со безбедноста во сообраќајот.

Во создавањето ефикасен заштитен систем во управување со безбедноста во сообраќајот, најзначајна и пресудна улога има општествената заедница, првенствено на национално ниво. Ефикасно реагирање на општеството на негативните појави во сообраќајот, односно создавање ефикасен систем за заштита на загрозените општествени вредности во оваа област, бара создавање смислен, разгранет, плански, разработен, синхронизиран систем на разновидни и заемно поврзани организациски, социјални, воспитни, образовни, технички, економски и други мерки и активности со кои ризикот (кој произлегува од одвивањето на сложен и гломазен систем на движење стока и луѓе) ќе се сведе во општествено прифатливи граници. Спречувањето на сообраќајни несреќи, односно подобрување на безбедноста во сообраќајот има широко значење и претставува подобрување на квалитетот на живот на современиот човек[29].

Проблемите кои го следат одвивањето на сообраќајот го оптоваруваат општеството во толкава мера, што тоа мора да настојува да создаде ефикасен одбранбен систем, односно мора да има сила успешно да се спротивстави на овие проблеми. Во литературата се истакнува дека прв чекор на патот кон оваа цел е носење и примена на законска регулатива, со која на превентивно и репресивно поле ќе се делува на унапредување на безбедноста во

[29] Инић, М., Безбедност друмског саобраћаја, Нови Сад, 2004

сообраќајот на патиштата и сузбивање на негативните појави во сообраќајот. Анализата на статистичките податоци, која отсликува долгорочна состојба, укажува на хронично симптоматичен проблем во постојаната растечка сообраќајна деликвенција. Овој проблем не може да се занемари, бидејќи трендот не е моментален и преоден, ниту по обем претставува дозволени отстапувања, туку ја нарушува општата концепција на законодавецот во оваа област. Станува збор за тоа дека перманентно расте бројот на моторни возила, во исто време се забележува пораст на сообраќајните несреќи, со значаен процент на кривични дела, а постоечкиот систем не се вклопува во оваа ситуација на адекватен начин.

4.1 Политиката за безбедност во сообраќајот и казнената политика

Во литературата безбедноста во сообраќајот се дефинира како „научна дисциплина која изучува негативни ефекти и последици од сообраќајот, со цел разбирање на законитостите на настанување и оптимизација на методот намалување на негативните ефекти и последици од сообраќајот[30]“. Активностите на заедницата се преземаат со цел воспоставување на безбедносен систем во сообраќајот и спротивставување на општеството на негативните последици од безбедноста во сообраќајот, преку проактивно и реактивно делување.

За разлика од реактивниот пристап, проактивниот пристап е многу похуман, бидејќи тој „не чека“ да се случи сообраќајна несреќа и некој да загине во неа, за да се преземат соодветни мерки. Напротив, тој се заснова на преземање мерки кои ќе спречат настанување на сообраќајни несреќи, врз основа на анализа на индикаторите за безбедност во сообраќајот[31]. Проактивното делување се гледа во развојот и унапредувањето на законодавниот, организиран и инфраструктурен амбиент во едно општество, како и преземање на сите оние мерки кои треба да предупредат на вршење сообраќајни деликти. Иако степенот и прогресот во создавање услови за унапредување на безбедноста во сообраќајот зависи многу од економската моќ на државата, не може да се оспори фактот

[30] Липовац, К., Ковановић, Д., Основе безбедности саобраћаја, Службен гласник, Београд 2014

[31] Pesic, D., Vujanic, M., Lipovac, K., Analysis of possibility for traffic safety improvement based on Serbian traffic violation database analysis. Scientific research and essays, 2011

дека секое општество треба да се стреми постоечките ресурси максимално да ги искористи со цел остварување на најдобри безбедносни ефекти во сообраќајот на патиштата.

Политиката за спречување на сообраќајните несреќи не е криминална политика во класична смисла на зборот, туку е многу повеќе од тоа. Таа првенствено се темели на средствата за борба против казнени противправни однесувања, меѓу кои особено се истакнуваат санкции односно репресија. Но, мерките за интервенција кај спречување на сообраќајните несреќи се разликуваат од репресивните мерки по својата природа, содржина и објект кон кој се насочени[32]. Делувањето во правец на спречување сообраќајни деликти се потпира на широко поле мерки кои се преземаат во оваа област, каде предност секако имаат оние кои по својата природа се од превентивен карактер. Во литературата со право се истакнува дека нема ефикасна стратегија за спротивставување на криминалот, без добро осмислена превенција.

Она што во рамките на криминалната политика на една земја претставува усовршување на казнениот систем, тоа во рамките на политиката е сузбивање на сообраќајните деликти, усовршување на системот на превентивни мерки. Превентивните мерки се насочени како на објективни фактори, така и на однесувањето на учесниците во сообраќајот кои не се инкриминирани. Со нивно регулирање, прописи од областа на безбедност во сообраќајот на патиштата, се одредуваат и прецизираат субјектите кои треба да бидат носители на превенција во оваа област, користејќи позитивни искуства на оние земји, кои успеале да воспостават заштитен систем во оваа област. Ова делување одговара на проактивниот пристап за унапредување на безбедноста во сообраќајот, каде цело внимание е насочено кон спречување на сообраќајната несреќа[33].

Реактивното делување подразбира делување на општеството откако ќе се случи сообраќајна несреќа. Санкционирањето на однесувањето на учесниците во сообраќајот, со кое се кршат прописите во сообраќајот, доведува до активирање на мерките за казнена политика. Сузбивањето на општествено опасни појави со кои се загрозува безбедноста во сообраќајот, се води според планот на казнено правна репресија. При тоа, репресивните

[32] Инић, М., Безбедност друмског саобраћаја, Нови Сад, 2004

[33] Pesic, D., Vujanic, M., Lipovac, K., Analysis of possibility for traffic safety improvement based on Serbian traffic violation database analysis. Scientific research and essays, 2011

мерки се преземаат на полето на прекршочни права и права на економски престапи, а на сообраќајните деликти со најголем степен на општествена опасност, на полето на кривичното право.

Треба да се има предвид и фактот дека во последно време и политиката за сузбивање на криминалитетот ги напушта строго репресивните обележја и добива сè поширок карактер на специјална превенција. На тоа укажува и фактот дека на почетокот на овој век дошло до значајни промени во областа на материјалното и процесното кривично право. Тоа влијаело и на традиционалната претстава за кривичното право, како последно средство за заштита на општеството и државното спротивставување на криминалитетот[34]. Тргнувајќи од фактот дека полицијата има централна улога во државната реакција на криминалот и се дефинира како основна почетна точка за ефективно и ефикасно остварување на улогата која ја има оваа институција. Во таа смисла, посебно внимание е посветено на модалитетите на репресивните полициски делувања во сузбивање на криминалот, инсистирање на нужноста од креирање адекватни превентивни модели во реализација на криминално безбедносни политики на државите[35].

На општо ниво на превенција важно е да се разбере дека насилството произлегува од општествените состојби и вредносни системи. Казнената политика во сузбивање на сообраќајните деликти бара носење на сеопфатна законска регулатива во областа на безбедност во сообраќајот на патиштата и во нашата земја. На овој начин била создадена основа за стратешко делување во областа на безбедност во сообраќајот, имајќи ја предвид специфичноста и масовноста на негативните појави во сообраќајот. Ваквиот пристап кон проблемот во основата имал неколку факти[36]:

- Искуства на најразвиените држави, кои во седумдесеттите години од дваесеттиот век успеале да го спречат растот и да остварат опаднувачки тренд на бројот на настрадани (посебно на бројот на загинати) со успешен развој на општеството и непрекинат пораст на бројот регистрирани возила и следената километража.

[34] Илић, Г., Држава versus криминалитет и стандарди људских права, феноменологија, могућност, перспективе, Београд 2011
[35] Ристовић, С., Стратешке основе за развој и остваривање полиције у заједници, CIVITAS, 2013
[36] International association of traffic and safety science, IATSS, Changes in traffic safety policies in 7 countries, 1950-2010 preface, 2012

- Сообраќајни несреќи, во поголем обем, настануваат како последица на погрешни ставови, необразованост, некултура, неработење, незнаење, непочитување на законите и туѓите животи и вредности, непосветеност на управувањето со безбедност во сообраќајот и прифаќање на страдањето во сообраќајните несреќи.
- Сообраќајните несреќи во повеќето држави во развој, се последица на лошо организиран систем за безбедност во сообраќајот, недоследна примена на закони, слаба или лоша организација на превенција и репресија, лоши инженерски решенија во автомобилската индустрија, небезбедна и неразвиена патна инфраструктура, лош систем на нега после сообраќајни несреќи и слично.

На широк план, мерките кои се преземаат во оваа област согледани се и преку користени искуства на други земји, со оглед на тоа дека се работи за проблем кој е одамна интернационализиран. Не треба да се занемари фактот дека скоро нема сегмент од оваа проблематика кој не е покриен со прецизни законски одредби. Имајќи го предвид наведеното, многу држави во претходната деценија усвоиле сеопфатна законска регулатива во оваа област, токму со користење на искуства на оние земји кои успеале да воспостават ефикасен заштитен систем. На тој начин, се придружиле на онаа група земји кои начелно го прифатиле ставот дека со безбедноста во сообраќајот може да се управува, што е цел на залагање и напор на меѓународната заедница во оваа област.

4.2 Улога на меѓународната заедница во областа безбедност во сообраќајот

Последните две децении бележат пораст на интересот на меѓународната заедница за разгледување сложени прашања во процесот на одвивање на сообраќајот на патиштата. Овој интерес го поттикнал општиот развој на општеството и економскиот живот, кои пред сообраќајот поставуваат нови задачи, но најмногу е предизвикано од негативните појави на тој развој. Така, сообраќајот станува централна точка на занимање, како на меѓународната заедница, така и на голем број и широк круг на стручни лица, а политиката за безбедност на сообраќајот на патиштата средство за формирање на општествениот механизам во создавање на заштитен систем во оваа област.

Страдањето во сообраќајните несреќи станал растечки глобален проблем на кој меѓу другите, укажуваат и Генералното собрание на Обединетите нации и Светската здравствена организација. Изградбата на стабилен систем на барања за препознавање и анимирање на клучни институции и клучни луѓе за изградба и јакнење на институционалните капацитети и нивна силна координација и кооперација, со други зборови, е стратешки пристап за унапредување на безбедноста во сообраќајот. Изградбата на институционални капацитети подразбира унапредување на знаења, ставови и однесувања на секој поединец, чија работа е поврзана за безбедноста во сообраќајот, така што се прифаќа пораката **да се работи и да се живее со свест за безбедност во сообраќајот.** Промената на окружувањето може да го промени ставот на општеството кон безбедноста на патиштата, што се смета за неопходно за корисни примени во однесувањето на учесниците во сообраќајот. Светската здравствена организација на сите влади на државите им препорачува да донесат сеопфатни закони за да се заштитат сите учесници на патиштата. Спроведувањето и примената на прописите за безбедност во сообраќајот е дефинирано како поле активности, чија цел е контролирање на однесувањето на корисниците на патиштата по пат на сеопфатни превентивни и репресивни мерки со цел влијаење на безбедно и ефикасно движење во сообраќајот.

Значењето на примената на закони, како средства за модифицирање и промена на однесувањето на учесниците во сообраќајот, било јасно демонстрирано во некои истражувања, кои покажувале дека со редуцирање на кршењето на сообраќајните прописи може да се намали бројот на сообраќајни несреќи од 20-25 %. Затоа законската регулатива е важен дел од сеопфатната стратегија за сигурност на патиштата за да им се помогне на земјите да го редуцираат бројот на страдања во патниот сообраќај и да ги остварат општите цели на безбедност во сообраќајот на патиштата. Ефектите од стратешки пристап за управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата, на сузбивањето негативни појави во сообраќајот, во прв план го истакнуваат човекот, како фактор на (не) безбедност на сообраќајот на патиштата[37].

[37] Петровић, А., Ефекти примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији, Нови Сад 2021

ГЛАВА 4 ОДНОС ПОМЕЃУ КРИВИЧНИ ДЕЛА И ПРЕКРШОЦИ

1. Кривични дела против безбедноста во сообраќајот

Кривичните дела од оваа група, кои често се нарекуваат сообраќајни кривични дела, се многу значајна група кривични дела во современото кривично право, бидејќи тоа се дела кои се вршат секојдневно во голем број и чии последици тешко ги загрозуваат или повредуваат животите на луѓето или имотот. Заштитен објект на овие кривични дела е безбедноста во јавниот сообраќај.

Основни облици на повеќето кривични дела од оваа група се кривични дела за загрозување кои имаат последица опасност, и тоа конкретна опасност по животот на луѓето и имотот од поголем обем (сообраќајни деликти кои за последица имаат само апстрактна опасност по правило се квалификуваат како сообраќајни прекршоци). Потешките облици на овие кривични дела, кои најчесто спаѓаат во тешки дела против безбедноста во јавниот сообраќај, претставуваат кривични дела со повреда и кај нив како потешка последица се појавуваат тешки телесни повреди, имотни штети со големи размери или смрт на едно или повеќе лица.

Повеќето кривични дела од оваа група може да се вршат како со умисла, така и од небрежност, а некои може да се извршат само со умисла. Кај тешките облици на основни дела од оваа група кај кои како тешка последица настапила тешка телесна повреда, имотна штета со големи размери или смрт на едно или повеќе лица, основното дело може да биде извршено со умисла или од небрежност, а потешката последица настапила поради небрежност на сторителот. Ако во однос на таа последица постоела умисла на извршителот, тоа би претставувало некое друго кривично дело кое би можело да биде во идеална поврзаност со делот на загрозување на безбедноста во јавниот сообраќај.

Главата 27, од Кривичниот законик[38] на Република Северна Македонија, носи наслов Кривични дела против безбедноста на јавниот сообраќај. Во неа се обединети кривичните дела чиј објект на заштита е безбедноста на јавниот сообраќај, односно делата против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот. Тука спаѓаат следниве кривични дела:

- Член 297, Загрозување на безбедноста на сообраќајот.
- Член 298, Загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство.
- Член 299, Несовесно вршење надзор над сообраќајот.
- Член 300, Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот.
- Член 301, Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода.
- Член 302, Грабнување воздухоплов или брод.
- Член 303, Загрозување на безбедноста на воздушниот сообраќај.
- Член 304, Уништување или отстранување знак што служи за безбедност на воздушниот сообраќај.

Според член 297, учесник во сообраќајот на патиштата кој не се придржува кон прописите и со тоа го загрозува јавниот сообраќај, така што ги доведува во опасност животот и телото на луѓето или имотот, при што некое лице ќе биде повредено, се казнува со парична казна или казна затвор од три години. Ако некој учесник не се придржува кон прописите за безбедноста во автобуски, железнички, воздушен и бродски сообраќај, сообраќај на жичарници или други средства за масовен јавен превоз, а со тоа предизвикува опасност за животот или телото на луѓето од значителен обем, се казнува со затвор од шест месеци до пет години.

Во член 298 се споменува загрозување на безбедноста со опасно дејствие или средство. Ако некој уништи, отстрани уред, знак, средство или даде погрешен сигнал, знак или ќе постави пречка на сообраќајницата, со што ќе предизвика опасност по животот и телото на луѓето, се казнува со парична казна или со казна затвор до три години. Ако одговорно лице за надзор врз состојбата и одржување на сообраќајници и објекти на нив,

[38] Кривичен законик, Сл.весник на РМ,бр.37/96, Закон за изменување и дополнување на Кривичниот законик, Сл.весник на РМ бр.80/99, 4/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 7/08, 139/08, 114/09, 51/11, 135/11, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013

врз превозните средства или јавниот сообраќај, или врз исполнување на пропишаните услови за работа, предизвика опасност за животот или телото на луѓето или за имот, се казнува со казна затвор од шест месеци до пет години.

Тешките облици постојат ако при некој од основните облици на ова кривично дело настапила тешка телесна повреда или имотна штета со големи размери или ако настапи смрт на едно или повеќе лица. Во тие случаи, основното дело може да биде сторено со умисла или од небрежност, а тешката последица требала да настапи при небрежност.

2. Сообраќајни прекршоци

Сообраќајните прекршоци се најбројна категорија на сообраќајни деликти. Основна карактеристика на сообраќајните прекршоци е нивниот заштитен објект. Групниот заштитен објект на овие прекршоци најчесто се одредува двојно, како безбедност во сообраќајот на патиштата и како општа безбедност на луѓето и имотот. Тоа може да се сфати како еден единствен заштитен објект, бидејќи поимот безбедност во сообраќајот во себе опфаќа и општа безбедност на луѓето и имотот. Тешко е да се замисли ситуација во која доаѓа до загрозување на безбедноста во сообраќајот, а во исто време да не дојде и до загрозување на сигурноста на луѓето, како што тешко да се замисли дека и во случај на загрозување на безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот, не се загрозува и безбедноста во сообраќајот[39].

Сообраќајните прекршоци според своите последици по правило се деликти со апстрактна опасност, иако во поединечни случаи може да претставуваат и конкретна опасност, па дури и да содржат повреди. Околноста дека со прекршок е предизвикана конкретна опасност или повреда, кај поединечни прекршоци може да се појави како квалификаторна опасност, односно како околност која со себе повлекува тешка класификација на прекршоци. Сторители на сообраќајни прекршоци може да бидат сите прекршочноправни субјекти, значи физички лица, правни и одговорни лица или претприемачи. Под одговорни лица, кога се во прашање овие сообраќајни прекршоци,

[39] Đordjević, D., Zaštita života učesnika u javnom saobraćaju u prekršajnom pravu, Pravni život, 2002

покрај одговорни лица во компанија, установа или друго правно лице, се подразбира и лице во државен орган или орган на локална самоуправа.

Сите сообраќајни прекршоци може да се направат, како со умисла така и од небрежност. Сообраќајните прекршоци се небрежни деликти, но тоа не исклучува можност понекогаш да бидат сторени и со умисла. Умислата кај сообраќајните деликти секогаш е насочена кон загрозување на безбедноста во сообраќајот, а не на предизвикување на други последици, при што би постоело соодветно кривично дело. Дали прекршокот е сторен со умисла или од небрежност, може да се процени со одмерување на казната. Санкциите за сообраќајни прекршоци се бројни, разновидни и релативно строги.

Статистичките показатели укажуваат на тоа дека најчести извршители на сообраќајни прекршоци се возачи на моторни возила, првенствено возачи на патнички автомобили. И покрај фактот дека ваквите показатели произлегуваат пред сè од изложеноста на сообраќај на наведените категории учесници, како и во структурата на регистрирани возила, во литературата се сретнуваат и дополнителни забелешки. Се изнесува и критичкиот став кон постапувањето на надлежните органи во пракса, кои се однесуваат на исклучиво „сведување на вината“ на возачот, бидејќи тој „морал и можел да предвиди сè“, додека од друга страна неоправдано се аболираат противправни однесувања на поединечни категории учесници во сообраќајот. Имајќи го тоа предвид, прекршоците на возачите на моторни возила според должината на возачкото искуство се делат на прекршоци на возачи со пробна возачка дозвола, возачи аматери и професионални возачи.

3. Однос меѓу кривични дела и прекршоци

Сообраќајните кривични дела се меѓу најбројните во праксата на нашите судови, а сообраќајните прекршоци се далеку побројни во праксата на многу прекршочни органи. Имајќи го предвид тој факт при анализа на сообраќајни деликти воопшто и во остварување на целите на казнената интервенција, не смеат да се занемарат и прашањата поврзани за ефикасноста на таа интервенција. Општо познато е кога се во прашање лесни деликти, а сообраќајните деликти во голема мера се такви, целите на казнената интервенција се постигнуваат и со нејзината ефикасност. По тоа прашање, прекршочноправната реакција е

далеку поефикасна од кривичнопавната. Секако кривичната одговорност во оваа област не може во целост да се замени со прекршочна, бидејќи постојат случаи во кои прекршочно-правната реакција е апсолутно неадекватна. Но, со оглед на бројноста на овие кривични дела, во пракса се јавуваат голем број случаи кои се наоѓаат на самата граница помеѓу кривичното дело загрозување на јавниот сообраќај и некој сообраќаен прекршок.

Со анализа на елементите на кривично дело загрозување на јавниот сообраќај, лесно може да се заклучи дека основната разлика помеѓу ова кривично дело и бројни прекршоци од кои ова дело може да настане како последица која кај кривичното дело се состои во доведување во опасност на животот или телото на луѓето или имотот од голем обем, а таа последица се објективизира преку настапување на објективен услов за инкриминација која се состои во настапување лесна телесна повреда или имотна штета кај друг. Тоа во пракса значи дека квалификацијата на конкретно кршење на прописите како прекршок или како кривично дело, може да зависи од проценката дали сторената материјална штета надминува одреден паричен износ или не, или дали некоја мала повреда ќе биде квалификувана како лесна телесна повреда.

Разликата помеѓу кривично дело и прекршоци носи објективен факт кој воопшто не е опфатен со умисла на сторителот и како таков воопшто не е елемент на стореното кривично дело. Затоа може да се постави прашањето, што се добива на планот на казнена интервенција кога е во прашање безбедноста на сообраќајот, со релативно лесен премин од прекршоци на кривична одговорност. Многупати се истакнува дека кривичната одговорност мора да претставува *ultima ratio*, односно последно средство за заштита на најзначајните општествени вредности. Освен тоа, при односот на прекршочна и кривична одговорност, често постои една предрасуда, а тоа е дека прекршочната одговорност е блага, а кривичната строга и единствено оправдана кога станува збор за сериозни деликти.

Тоа во пракса не е така, има многу примери каде за ист деликт за сторителот неповолна е опцијата прекршочна, за разлика од кривична одговорност. Ако постои дилема дали некој деликт ќе биде квалификуван како прекршок или како кривично дело треба да се има предвид дека во првиот случај тоа претставува тежок прекршок и како таков ќе повлече некоја тешка прекршочна казна, а во вториот случај претставува полесен случај на кривично дело кое по правило завршува со условна осуда или евентуално со парична казна.

4. Спречување на настанок на нови сообраќајни несреќи

Анализата на сообраќајните несреќи освен кривично прекршочно правно значење, за разјаснување на правната одговорност на поединечни учесници во несреќата, има и друга, уште посложена улога. Таа овозможува разбирање на механизмот за настанување на сообраќајната несреќа и препознавање на влијателните фактори, кои доведуваат до настанување на сообраќајната несреќа, а што е основа за превентивна работа во безбедноста на сообраќајот. Значи, само сеопфатно и квалитетно анализирање на поединечни сообраќајни несреќи може да даде одговор на прашањата како, зошто и под кои околности се случуваат сообраќајни несреќи. Одговорите на ова прашање овозможуваат разбирање на процесот на настанување на несреќите и преземање мерки и акции за да се елиминираат негативните влијанија или барем да се намалат во мерка да не предизвикаат настанување на сообраќајни несреќи и последици. Перманентно споредување и следење на добиените резултати од анализата на сообраќајни несреќи, овозможува дефинирање на доминантни влијателни фактори за настанување на несреќи на некое подрачје.

Исто така, овозможува и препознавање на карактеристични амбиенти под кои настануваат несреќи или одредени видови несреќи. Ова овозможува дефинирање на сетови мерки кои имаат за цел отстранување на воочените проблеми и унапредување на безбедноста во сообраќајот на тоа подрачје. Системско следење на резултатите од анализата на сообраќајните несреќи овозможува формирање на различни бази на податоци и карактеристики на сообраќајните несреќи, што овозможува спроведување различни видови анализи и дефинирање на адекватни мерки за унапредување на безбедноста во сообраќајот. Анализите на сообраќајните несреќи се најдобар извор на податоци за специфичностите кои го следат настанувањето на сообраќајните несреќи.

Овие анализи овозможуваат, во зависност од потребите и видот на анализата, системско следење на влијателните фактори на некое подрачје, или само на поединечни типови сообраќајни несреќи, или други избрани категории. Се ова овозможува согледување на состојбата на сообраќајниот систем, препознавање на опасни места, делници, или пак услови за настанување несреќи и превентивно отстранување на потенцијалните опасности, кои може да доведат до несреќа.

Анализата на сообраќајните несреќи овозможува следење на влијанијата на препознатливите фактори, како и согледување и воочување на поврзаноста на појавата и делување на одредени фактори истовремено. На овој начин, се овозможува препознавање или дефинирање на поединечни шаблони на настанок на сообраќајни несреќи. Со дефинирање шаблони би било можно во голема мера да се олесни процесот на унапредување на безбедноста во сообраќајот, бидејќи би се овозможило елиминирање на поединечни влијанија во препознатиот шаблон и со прекинување на синџирот случки, да се спречи настанок на несреќи.

Со согледување на поединечни влијанија на секој од факторите човек – возило – пат – окружување, во анализата на сообраќајната несреќа, се унапредува препознавањето на голем број влијанија, како постоење на меѓусебни влијанија на основните фактори. Анализите некогаш не можат јасно да го дефинираат влијанието на поединечни фактори на несреќа, бидејќи тие влијанија се јавуваат само во меѓусебна корелација на одредени фактори и околности, па е можно да се препознаат само во тие услови.

За превентивниот аспект на проучување на сообраќајните несреќи, подеднакво се значајни сите влијателни фактори, посебно факторите пат и околина, бидејќи тие го создаваат и дефинираат амбиентот за безбеден сообраќаен систем. Од превентивен аспект значајна е и анализата на влијанието на факторите на возилото како еден од елементите за безбедност во сообраќајниот систем, на кој може посредно да се влијае, преку различна контрола, но во домен на факторот пат и околина може да се постигнат најдобри резултати. Согледувањето на влијанието на патот и околината на настанување сообраќајни несреќи, овозможува воочување на перманентни извори на опасност во сообраќајниот систем, бидејќи без оглед на останатите фактори, тие секогаш постојат и претставуваат потенцијални опасности за настанок на сообраќајни несреќи.

Со препознавање на одредени карактеристики на инфраструктурата, како чести причинители или фактори за настанување несреќа, се овозможува нивно истакнување како опасни елементи, а што за последица може да има елиминација на тие елементи од системот, со што во значителна мерка се унапредува системот и се намалува бројот на потенцијални опасни ситуации и можни несреќи. Препознавањето на инфраструктурните проблеми овозможува унапредување на сообраќајниот систем со елиминација на воочените проблеми

на конкретно место и препознавање слични проблеми на останатиот дел на инфраструктурата, со што се унапредуваат перформансите на сообраќајниот систем.

Со имплементирање на влијанијата на инфраструктурата врз основа на анализа на сообраќајните несреќи, освен унапредување на моменталната состојба може да се постигнат и промени во пристапот на планирање, проектирање и изградба на идни елементи во сообраќајниот систем. На овој начин, еднаш препознаени влијанија на инфраструктурата на настанок и последица на сообраќајната несреќа, може системски да се отстранат во сите идни инфраструктурни елементи и на тој начин да се создадат безбедни сообраќајни услови. Покрај значењето на препознавање на влијанијата на факторот пат и околина, во помала мера значајно е и препознавањето на влијанието на факторот возило, посебно што возилото не се истакнува во голема мера како причина за несреќа, туку повеќе како фактор на влијание на последиците. Воочувањето на одредено влијание на факторот возило на настанување на несреќа или последица, може да влијае на унапредување на системот на контрола на техничката исправност на возилото или на воспоставување одредени стандарди кои треба да ги исполнат возилата на одредено подрачје. Сè ова за цел би требало да има елиминација на факторот возило како причина за настанување на сообраќајните несреќи и намалување на неговото влијание на последицата несреќа.

Со пропишување минимално потребна опрема за возило, или со поставување на услови за поседување одредена класа заштита која мора да ги исполни возилото, може значително да се унапреди нивото на безбедност, посебно од аспект на пасивна заштита и намалена последица од несреќата. Со воведување на современи системи за контрола на возилата и поттикнување употреба на таквите возила може стратешки да се зголеми и нивото на безбедност бидејќи на тој начин би се намалило влијанието на факторот човек, а скоро би се елиминирало влијанието на возилото на настанување несреќа.

Иако превентивната работа во безбедноста на сообраќајот, најбрзи и најдобри ефекти може да даде во рамките на факторите пат и околина, неизоставна е и работата на унапредување на факторот човек, бидејќи неговото влијание секако е најдоминантно кај сообраќајни несреќи. Анализата на сообраќајните несреќи, овозможува детална анализа на факторот човек во конкретната несреќа. Препознавањето на поединечни негативни модели на однесување на учесниците во сообраќајот, врз основа на анализа на сообраќајните

несреќи, овозможува системско планирање на активностите на промените на тие несакани однесувања во сообраќајот.

Во зависност од препознаените модели на однесување, превентивната работа може да биде репресивно превентивна и тоа кон одредена категорија учесници или кон воочено однесување, или само превентивна. Репресивно превентивната работа има за цел несаканите однесувања скоро моментално да се елиминираат и со одредена казна да се санкционираат, што претставува репресивен дел од работата, додека превентивниот дел влијае вооченото однесување да не се повтори кај истиот учесник во сообраќајот, а во целокупната популација учесници во сообраќајот, да се дестимулира појавата на тоа однесување во иднина.

Освен посредно спроведување на превентивна работа, анализата на сообраќајни несреќи овозможува директна превентивна работа на сите воочени проблеми, кои се во врска со настанувањето на несреќата. Резултатите од анализата на однесување на учесниците во сообраќајот, даваат можност за превентивна работа и во системот за образование, едукација и воспитување, за несаканите однесувања системски да се елиминираат кај учесниците во сообраќајот.

Исто така, ова овозможува и перманентно делување на категоријата учесници во сообраќајот, посебно оние кои не ги почитуваат правилата, по пат на превентивна пропагандна работа и примена на различни медиуми за делување на учесници во сообраќајот, за да им се влијае на свеста и сфаќањето на значењето на избегнување конкретно небезбедно однесување во сообраќајот. Значи, анализите на сообраќајните несреќи ја насочуваат превентивната работа, бидејќи тие ги дефинираат проблемите на однесување на учесниците во сообраќајот, на кои мора да се делува со одредени мерки. Превентивното делување во сообраќајниот систем без јасно дефинирани проблеми врз основа на извршените анализи и дефинирани реални цели, за последица би имало големи вложувања и слаби резултати, бидејќи не би се делувало само на постоечките проблеми, а остварените ефекти би биле мали.

Превентивно делување без дефинирани проблеми, може да има и несакани контраефекти и да влијае на влошувањето на состојбата на безбедноста во сообраќајот. Имајќи го тоа предвид, сообраќајните несреќи се неизоставен дел од превентивната работа во безбедноста во сообраќајот и како такви мора редовно да се спроведуваат, за да превентивната работа правилно се насочува и остварува максимални ефекти.

ГЛАВА 5 СОСТОЈБАТА СО СООБРАЌАЈНИ НЕСРЕЌИ ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

1. Безбедност во сообраќајот низ годините

Мерките и активностите на надлежните ситуации, иако придонесуваат за подобрување на условите за управување со безбедноста во сообраќајот на патиштата, не се доволно ефикасни да го намалат бројот на жртви во сообраќајните несреќи. Тоа го покажуваат извештаите на Државниот завод за ревизија, во делот за безбедност во сообраќајот на патиштата во Република Северна Македонија.

Во периодот 2010 – 2019 година на патиштата на нашата земја, се случиле над 103 000 сообраќајни несреќи или околу 10,3 илјади сообраќајни несреќи годишно. Најголем број несреќи се случиле во 2010 година, 12 253, а најмал број во 2019 година, 8248 несреќи[40]. Во Македонија, на секои 57 часа има по една жртва во сообраќајот, значи годишно во просек гинат 153 лица, а на еден загинат, 40 лица тешко страдаат. Затоа може да се констатира дека безбедноста на патниот сообраќај е загрозена до степен кој загрижува.

Сообраќајната деликвенција ги опфаќа кривичните дела против безбедноста во сообраќајот и сообраќајните прекршоци. Во Кривичниот законик на РСМ, во глава 27 се предвидени кривичните дела против безбедноста во сообраќајот и тоа Загрозување на безбедноста на сообраќајот (член 297), Загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство (член 298), несовесно вршење надзор над сообраќајот (член 299), Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот (член 300), Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода (член 301), Напад на воздухоплов, брод или неподвижна платформа (член 302), Загрозување на безбедноста на воздушниот сообраќај (член 303), Уништување или отстранување знак што служи за безбедност на воздушниот сообраќај (член 304)[41]. Прекршоците во сообраќајот се

[40] Груевска-Дракулевски, А., Сообраќајната деликвенција во РСМ, за потребата од воведување нова инкриминација во кривичниот законик, безобѕирно управување со моторно возило, Скопје, 2018
[41] Камбовски, В., Тупанчевски, Н., Казнено право, посебен дел, петто изменето и дополнето издание, Скопје

регулирани со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата[42] и Законот за прекршоците[43].

Во периодот 2010 – 2019 година, во просек се случиле 134 сообраќајни несреќи со загинати лица годишно, а 3828 сообраќајни несреќи со повредени лица. Во истиот период, во просек се случиле две сообраќајни несреќи со голема материјална штета. Во вкупниот број сообраќајни несреќи, во просек загинале 153 лица, а 6105 биле повредени. Во просек во една сообраќајна несреќа со загинати лица, загинале по 1,14 лица, а во една сообраќајна несреќа со повредени лица 1,59 лица биле повредени.

Според јавно достапни податоци на Министерството за внатрешни работи, во периодот од 2020-2023 година, се случиле 31176 сообраќајни несреќи, од кои 15724 имале тешки последици, а погинале 492 лица.

Националната стратегија за безбедност во сообраќајот на патиштата 2015-2020 година, имала за цел:

- Бројот на жртви на сообраќајни несреќи до 2020 година да се намали до просечниот број на жртви во земјите членки на ЕУ.
- Бројот на жртви млади возачи, да се намали за 30 %.
- Бројот на сериозно повредени да се намали за 40 %.
- Бројот на деца жртви на сообраќајни несреќи да се сведе на нула.

Но, ревизорите утврдиле дека овие цели на националната стратегија не се постигнати, односно[44]:

- Бројот на жртви во сообраќајните несреќи за 2020 година не е намален до просекот во државите членки на ЕУ. Бројот на загинати лица во сообраќајни несреќи бележи намалување, притоа бројот на загинати на 1 милиони жители во државата изнесува 62 лица и е за 20 лица поголем во однос на бројот на загинати на 1 милион жители во ЕУ во 2020 година кој изнесува 42 лица

[42] Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Службен весник на РМ, бр.169/2015, 226/2015, 55/2016, 11/2018, 302/20

[43] Закон за прекршоци, Службен весник на РМ, бр.124/2015

[44] Годишен извештај за извршените ревизии и за работата на Државниот завод за ревизија, 2024

- Целта за намалување на бројот на жртви, млади возачи за 30 % не е мерлива, бидејќи нема дефинирано категорија млад возач.
- Бројот на сериозно повредени лица кој во 2020 година изнесува 801 лице не е намален за 40 % во однос на 2009 година кога истиот изнесувал 985 лица.
- Бројот на деца, жртви во сообраќајот да биде нула не е постигнат и истиот во 2020 година изнесува 8 лица[45].

Министерството за внатрешни работи има база на податоци за евидентирање на сообраќајни несреќи, но таа не е во целост усогласена со европскиот CADaS протокол, недостасуваат географски координати. Поради тоа и поради ограничувањата во апликацијата, Министерството за внатрешни работи не може во целост да ги користи податоците за планирање на нови мерки.

Најчести прекршоци во периодот 2019-2023 година биле надминување на брзината, поминување на црвено светло, непрописно претекнување и недавање првенство на минување. Најмногу несреќи се случиле на територијата на СВР Скопје (41 %)[46].

Според извештајот на Министерството за внатрешни работи за 2024 година[47], случени се 8457 сообраќајни несреќи, при што 53,5 % од несреќите се со потешки последици, додека останатите се незгоди со материјална штета. На територијата на нашата земја, просечно се случуваат 460 несреќи на 100 000 жители, од кои 246 несреќи се со потешки последици во кои 7,7 лица ги губат животите.

Зголемување за 5,9 % бележат сообраќајни несреќи со потешки последици. Во 124 незгоди со смртни последици, исто се бележи зголемување за 5 %, 956 се несреќи со тешки и 3446 несреќи со телесни повреди. Несреќите бележат сезонски тренд, односно најголема фреквенција се забележува во јули и август, кога во просек се случувале околу 500 несреќи месечно, од кои 28 се со смртни последици кои споредено со 2023 година, бележат пораст за 33,3 %. Најбројни се несреќи со потешки последици кои се случуваат во сабота, четврток и понеделник, во просек по 684 несреќи, а во овие денови најголем е и бројот на загинати

[45] Во пресметката се вклучени возрасни категории од 0 до 17 години
[46] https://sr.4news.mk/vo-makedonija-za-chetiri-godini-zaginale-nad-450-litsa-vo-soobrakajni-nezgodi/, посетено ноември 2025
[47] Годишен извештај 2024, МВР на РСМ

лица. Во временскиот период од 12 до 18 часот во просек се случувале по 320 незгоди, додека во раните утрински часови во време од 4 до 6 часот се случиле најмал број несреќи, 83. Над 60 % од несреќите се случуваат во градски средини, од нив најголем дел се со телесни повреди, околу 2700, а 37 несреќи се со смртни последици.

Табела 1. Сообраќајни несреќи (СН) со потешки последици според СВР

	СН со потешки последици		**СН со смртни последици**		**СН со тешки телесни повреди**		**СН со телесни повреди**	
	2024 година	2023 Година	2024 година	2023 Година	2024 година	2023 година	2024 година	2023 година
СВР Скопје	1756	1737	26	36	270	242	1460	1459
СВР Битола	374	358	23	21	94	97	257	240
СВР Велес	256	245	10	13	68	54	178	178
СВР Куманово	355	311	9	11	72	52	274	248
СВР Охрид	427	389	13	8	112	91	302	290
СВР Струмица	297	285	15	12	101	69	181	204
СВР Тетово	707	645	15	4	121	122	571	519
СВР Штип	354	304	13	13	118	72	223	219
Вкупно	4526	4274	124	118	956	799	3446	3357

Најмногу сообраќајни несреќи со потешки последици има на подрачјето во СВР Скопје, а општините Центар, Карпош, Чаир, Гази Баба и Бутел се места каде се случиле најголем број од незгодите со потешки последици, а надвор од Скопје, доминираат Куманово, Тетово, Гостивар, Охрид, Битола, Прилеп, Струга, Струмица и Велес.

Во несреќите настрадале вкупно 7298 лица или 193 лица повеќе во однос на 2023 година. Од нив 142 лица загинале, 1085 тешко биле повредени, а останатите поминале со лесни повреди. Најмногу настрадани лица има во текот на јули и август (861 и 770), кога има најголема фреквенција на патници и туристи, а најмал број е регистриран во првите два месеци од годината, кога во просек се регистрирани по околу 460 настрадани лица. Најголем број на настрадани лица се возачи на моторни и немоторни возила, 3797, потоа сопатници 2359, пешаци 830 и патници 289. Во однос на возилата доминираат патнички возила, возачи на мопед, мотоцикли и велосипеди.

Табела 2. Настрадани лица по СВР

	Вкупен број на настрадани ученици		**Лица со последица смрт**		**Лица со тешки телесни повреди**		**Лица со телесни повреди**	
	2024 година	2023 Година	2024 година	2023 Година	2024 година	2023 година	2024 година	2023 година
СВР Скопје	2805	2900	30	39	288	278	2487	2583
СВР Битола	552	568	25	23	111	113	416	432
СВР Велес	380	390	10	14	78	69	292	307
СВР Куманово	599	507	10	11	81	62	508	434
СВР Охрид	703	637	17	8	132	111	554	518
СВР Струмица	440	443	17	13	114	81	309	349
СВР Тетово	1267	1193	18	4	142	135	1107	1054

СВР Штип	552	467	15	15	139	77	398	375
Вкупно	7298	7105	142	127	1085	926	6071	6052

Животот го изгубиле 142 лица, или 15 лица повеќе во однос на 2023 година, кога загинале 127 лица, а според категоријата ученици, најголем број се возачи на патнички моторни возила, сопатници и пешаци. Најмногу загинати се на подрачјето на град Скопје, 30, каде се бележи намалување на жртвите за 23,1 %, од нив најмногу се на подрачјата на општините Гази Баба и Петровец, по пет загинати лица. Потоа следува Битола со 25 лица, СВР Тетово со 18 лица, а значителен пораст има и во подрачјата на СВР Охрид и СВР Струмица.

Табела 3. Најчести фактори за сообраќајните несреќи

	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Брзо возење	590	975	1115	1075	1845	2041
Непочитување на правила за првенство на минување	430	659	725	741	1259	1401
Недржење страна и правец на движење	340	459	524	596	839	917
Непрописно движење и свртување	293	509	586	239	239	1823
Управување под дејство на алкохол	344	378	351	201	268	227

Извор: Министерство за внатрешни работи

Факторот брзо возење, во секторите за внатрешни работи, бројот на сообраќајни несреќи е прикажан во следната табела:

Табела 4. Фактор брзо возење

Брзо возење						
	2019	**2020 *****	**2021 *****	**2022**	**2023**	**2024**
СВР СКОПЈЕ	122	429	439	478	841	936
СВР БИТОЛА	49	78	84	55	88	102
СВР ВЕЛЕС	19	10	8	12	27	21
СВР КУМАНОВО	34	34	26	45	59	33
СВР ОХРИД	75	112	170	108	213	222
СВР СТРУМИЦА	57	80	56	87	183	195
СВР ТЕТОВО	192	176	279	250	381	463
СВР ШТИП	42	56	53	40	53	69
ВКУПНО	**590**	**975**	**1,115**	**1,075**	**1,845**	**2,041**

Брзото возење е најчеста причина за сообраќајни незгоди на подрачјето на СВР Скопје, потоа СВР Тетово и СВР Охрид. Брзото возење бележи драстичен раст во 2024 година, споредено со 2019.

Непочитување на правила за првенство на минување е следна причина за сообраќајни незгоди. Може да се заклучи дека оваа причина бележи раст од 2019 споредено со 2024 година.

Табела 5. Фактор непочитување на правила за првенство на минување

Непочитување на правила за првенство на минување						
	2019	2020 ***	2021 ***	2022***	2023	2024
СВР СКОПЈЕ	109	298	329	346	552	585
СВР БИТОЛА	47	62	77	80	107	113
СВР ВЕЛЕС	38	52	40	46	56	73
СВР КУМАНОВО	34	51	63	56	86	113
СВР ОХРИД	63	56	66	56	108	132
СВР СТРУМИЦА	30	30	32	29	74	80
СВР ТЕТОВО	65	76	67	82	198	231
СВР ШТИП	44	34	51	46	78	74
ВКУПНО	430	659	725	741	1,259	1,401

Недржење страна и правец на движење е следна причина за сообраќани незгоди со потешки последици. Низ годините се забележуваат промени во бројките во нагорна линија, од 340 во 2019 година, на 917 во 2024 година.

Табела 5. Недржење страна и правец на движење

Недржење страна и правец на движење						
	2019	2020***	2021***	2022***	2023	2024
СВР СКОПЈЕ	34	44	57	52	59	39
СВР БИТОЛА	44	84	86	80	128	156
СВР ВЕЛЕС	64	83	93	112	142	152
СВР КУМАНОВО	42	46	60	68	92	131
СВР ОХРИД	44	37	48	64	89	86
СВР СТРУМИЦА	15	30	43	44	59	56

СВР ТЕТОВО	21	31	38	50	75	87
СВР ШТИП	76	104	99	126	195	210
ВКУПНО	**340**	**459**	**524**	**596**	**839**	**917**

Следна причина за сообраќајни незгоди со потешки последици е непрописното движење и свртување. Состојбата е загрижувачка на подрачјето на СВР Скопје, каде што бројката во 2024 година изнесува 955, за разлика од СВР Велес, каде бројката изнесува 73.

Табела 6. Непрописно движење и свртување

Непрописно движење и свртување						
	2019	**2020*** **	**2021*** **	**2022*** **	**2023**	**2024**
СВР СКОПЈЕ	92	254	296	60	82	955
СВР БИТОЛА	23	54	41	14	40	83
СВР ВЕЛЕС	23	22	35	16	23	73
СВР КУМАНОВО	36	38	40	26	29	115
СВР ОХРИД	35	37	29	32	49	162
СВР СТРУМИЦА	17	27	24	23	41	81
СВР ТЕТОВО	42	49	79	23	40	250
СВР ШТИП	25	28	42	45	63	104
ВКУПНО	**293**	**509**	**586**	**239**	**367**	**1,823**

Последна, но не најмалку важна причина за сообраќајни незгоди со потешки последици е управување под дејство на алкохол.

Табела 7. Управување под дејство на алкохол

Управување под дејство на алкохол						
	2019	**2020*** **	**2021*** **	**2022*** **	**2023**	**2024**
СВР СКОПЈЕ	58	112	71	34	41	9
СВР БИТОЛА	57	69	48	9	16	18
СВР ВЕЛЕС	27	45	39	44	54	39
СВР КУМАНОВО	40	24	25	10	12	16
СВР ОХРИД	40	30	41	18	21	11
СВР СТРУМИЦА	43	31	55	37	77	75
СВР ТЕТОВО	21	12	20	15	10	13
СВР ШТИП	58	55	52	34	37	46
ВКУПНО	**344**	**378**	**351**	**201**	**268**	**227**

2. Анализа на бројот на сообраќајни прекршоци

Како што е наведено и претходно во трудот, сообраќајните прекршоци се фактор кој најмногу придонесува за сообраќајни незгоди и повреди. При одредување на поимот прекршок, се разликуваат два пристапи и тоа материјален, социјално политички и нормативен, формално правен. Оние кои го прифаќаат нормативно правниот, формален пристап, прекршокот го одредуваат како административен деликт, чиста непослушност кон административно правната забрана. Прекршоците како дејствија со кои се предизвикува повреда на јавниот поредок, се полесна категорија на деликти од кривичните дела и стопанските престапи бидејќи со нив се напаѓаат општествените добра од помала вредност за разлика од случаите кога се во прашање кривичните дела и стопанските престапи или се напади на нив од помал интензитет. Прекршокот може да се дефинира како погрешни

извршена работа од страна на правното или физичкото лице со кое се повредува јавниот поредок, која е противправна и со пропис од надлежен орган одредена како прекршок[48].

Согласно нашето право, на никој не може да му биде изречена прекршочна санкција за прекршок, кој пред да е сторен, не бил со закон определен како прекршок и за кој со закон не била пропишана санкција. Во таа смисла прекршокот се дефинира како противправно дело кое со закон е определено како прекршок, чии обележја се определени со закон и за кое е пропишана прекршочна санкција[49].

Во 2021 година во Северна Македонија, се изречени над 240 000 казни за сообраќајни прекршоци, од кои најголем дел се за брзо возење. Статистичките податоци на полицијата покажуваат дека во 2021 година, за четирипати биле зголемени изречените санкции во однос на 2020 година. Во текот на 2021 година изречени биле 240871 санкции за непочитување на сообраќајните правила, што е за четирипати повеќе спроведено со 2020 година, кога биле изречени 55444 санкции. Од овие 240871 санкции, најголем дел се за пребрзо возење, 104703 прекршок кој според сите анализи е најчеста причина за сообраќајни несреќи со тешки последици[50].

Во 2021 година, санкционирани биле 24053 лица за управување без возачка дозвола, 10360 возачи кои возеле под дејство на алкохол и слично. Како резултат на превентивните активности на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот, 2021 година е со најмалку жртви на сообраќајниците во Република Северна Македонија. Во 2020 година, имало 125 жртви, а пред неколку години имало бројки од околу 190 и повеќе загинати.

Во период од 2019-2023 година, од полициски службеници во просек биле контролирани околу 730 000 возачи. При тоа, најчестите сообраќајни прекршоци по видови, констатирани со спроведените контроли во период 2019-2023 година, се однесуваат на брзо возење, поминување на затворен сигнал, неправилно постигнување и недавање првенство на минување.

[48] Ђорђевић, Ђ., Прекршајно право, Београд 2010
[49] Закон за прекршоци, Сл.весник на РМ, бр.96/2019
[50] Над 240 000 казни за сообраќајни прекршоци за една година, Статија за DW на Даниела Трпчевска Зафировска, 21.01.2022

Табела 8. Сообраќајни прекршоци по видови, во период од 2019-2023 година

	2019 година	**2020 година**	**2021 година**	**2022 година**	**2023 година**
Брзо возење	31172	14882	89857	96115	88086
Останато (поминување на затворен сигнал, неправилно пристигнување, не давање првенство)	6055	3336	6437	9691	7545

Извор: МВР

Како резултат на поголемиот број на контроли и бројот на констатирани сообраќајни прекршоци е значително зголемен од 2021 година, при што брзото возење е најзастапен сообраќаен прекршок[51].

При спроведени контроли, најголем број возачи се исклучени поради управување на возило без возачка дозвола, а значаен е и бројот на исклучени возачи поради возење под дејство на алкохол. Најчесто изречените мерки, се прикажани во следната табела:

Табела 9. Изречени мерки/санкции за сообраќајни прекршоци во период 2019-2023 година

	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Исклучени возачи и други учесници во сообраќајот поради алкохол	8088	3998	10326	12868	10118
Исклучени возачи и др. учесници без возачка дозвола	16437	13513	18116	18865	19104
Исклучени возачи и др. учесници во сообраќајот (лекарства, опојни средства/почетници/деца)	5369	2607	4570	4773	3298

[51] Конечен извештај за извршена ревизија на успешноста на тема Безбедност во сообраќајот на патиштата во РСМ, Скопје 2025

Извор: МВР

Член 300 од Кривичниот закон ги опфаќа тешките дела против безбедноста во сообраќајот. Како потешки облици на основните дела се издвојуваат случаи кога во некои од претходно наведените дела, настапат одредени последици, смрт на едно или повеќе лица, тешка телесна повреда или имотна штета од големи размери. Диференцирањето меѓу потешките облици се врши според обликот на вина на основното дело и тежината на последицата.

Табела 10. Преглед на кривичното дело Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот

Член 300	Кривични дела	Последица	Кривична санкција
Став 1	Член 297, став 1 и 2, Член 298 став 1, член 299 став 1 и 2	Тешка телесна повреда или имотна штета од големи размери	Затвор 1-10 години
Став 2	Член 297 став 1 и 2, член 298 став 1 и Член 299 став 1 и 2	Смрт на едно или повеќе лица	Затвор најмалку 4 години
Став 3	Член 297 став 3 член 298 став 2 Член 299 став 3	Тешка телесна повреда или имотна штета од големи размери	Затвор 3 месеци до 3 години
Став 4	Член 297 став 3 член 298 став 2 Член 299 став 3	Смрт на едно или повеќе лица	Затвор 1-5 години

Во следната табела се дадени бројките на пријавени, обвинети и осудени полнолетни сторители на кривични дела против безбедноста на јавниот сообраќај.

Табела 11. Пријавени, обвинети и осудени сторители

	Пријавени познати сторители	**Обвинети**	**Осудени**	**Пријавени деца**	**Обвинети деца**	**Осудени деца од 14-18 години**
2023	11574	7199	6528	433	374	307
2024	2783	1265	1231	47	27	23

3 Сообраќајни несреќи со смртни последици во Скопје

Во продолжение следуваат неколку примери за случени сообраќајни несреќи со смртни последици во главниот град.

Во 2022 година, основното јавно обвинителство Скопје, повело постапка против едно лице за кривично дело, тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот од член 300 од Кривичниот законик. Осомничениот 53 годишник, на 5 декември 2022 година, со возило мини купер, навлегол на крстосницата меѓу улиците Пијанец и Козле, без да го пропушти возилото кое веќе се движело по улицата Козле и кое имало првенство на минување. На тој начин тој го попречил движењето на мотоцикл хонда, управуван од дете на возраст од 14 години. Мотоциклот удрил во страничниот дел од автомобилот, оштетениот се превртел и паднал на коловозот, па се излизгал на лентата наменета за сообраќај на возила во спротивна насока, каде удрил во автомобил цитроен Ц3. Во несреќата оштетениот возач на мотоциклот се здобил со тешки телесни повреди и веднаш починал. По предлог на јавен обвинител, Основниот кривичен суд Скопје определил мерки на претпазливост за осомниченото лице, забрана за напуштање на живеалиште/престојувалиште, обврска да се

јавува повремено на определено службено лице, привремено одземање на возачката дозвола односно забрана за нејзино издавање[52].

По целосно спроведена истражна постапка и обезбедени докази, Основното јавно обвинителство Скопје поднело Обвинителен акт против едно лице за сторени тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот од член 300 став 2 во врска со член 297 став 1 од Кривичниот законик, како и неукажување помош на лице повредено во сообраќајна несреќа од член 301 став 2 во врска со став 1 од Кривичниот законик. На 1 јули 2025 година, во вечерните часови, обвинетиот управувал мотор кавасаки по пешачка патека на улицата Јордан Хаџи Константинов Џинот, наменета исклучиво за движење на пешаци. Моторот го управувал без воопшто да поседува возачка дозвола и спротивно на сообраќајните прописи, без да ја прилагоди брзината на движење. Иако брзината на движење на моторот била 35 километри на час, што е помала од максимално дозволената на пат во населено место, сепак на наведената локација, таа била поголема од безбедна брзина, имајќи предвид дека станува збор за пешачка патека на која моторот можел единствено да го турка, а не и да го вози. Затоа не успеал навреме да запре и удрил во телото на пешакот Југослав Николовски, роден 1957 година. При ударот, пешакот и сопатникот на моторот се здобиле со телесни повреди, а обвинетиот го оставил моторот и без да им укаже помош избегал од местото на несреќата. Повредениот пешак со тешки телесни повреди бил пренесен на Ургентен центар во Скопје, каде починал, додека сопатникот на моторот се здобил со телесни повреди[53].

Против 57-годишен жител на селото Трубарево, Основното јавно обвинителство Скопје повело постапка за кривично дело, загрозување на безбедноста во сообраќајот од член 297 став 1 од Кривичниот законик. На 8 август по локалниот пат кој ги поврзува селата Петровец и Долно Коњари, осомниченият управувал автомобил мерцедес со изминатa важност на сообраќајната дозвола. Бил под дејство на алкохол и брзината на движење на возилото не ја приспособил спрема својствата и состојбата на патот, густината на сообраќајот и другите сообраќајните услови. Во таква ситуација изгубил контрола над управувачот, отишол во лево и преминал на дел од коловозот наменет за движење на

[52] Соопшение на Јавно обвинителство на РСМ за поведена постапка за сообраќајка, 7 декември 2022 година
[53] Соопштение за поднесено обвинение за тешка сообраќајна несреќа во Скопје, 30 јули 2025

возилата од спротивна насока, па со предниот лев страничен дел од возилото удрил во автомобил шкода. Од незгодата со полесни повреди се здобиле возачот и четворица сопатници од возилото шкода, меѓу кои две 8 месечни бебиња. По укажаната помош сите биле пуштени на домашно лекување[54].

Основното јавно обвинителство Скопје, повело постапка против 36 годишник од Гевгелија осомничен за тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот од член 300 став 3 во врска со член 297 став 3 во врска со став 1 од Кривичниот законик. Осомниченият околу 1 часот по полноќ, во селото Марино, управувал автомобил Хјундаи Тусон, спротивно на член 25 став 1 од Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата, така што со возилото најпрво преминал на левата страна од коловозот, а веднаш потоа се свртел во десно, без претходно да се увери дека тоа може да го направи без опасност по другите учесници во сообраќајот. Како резултат на тоа, при наглото вртење во десниот страничен дел од возилото со кое управувал удрил опед јијинг без истакнати регистарски ознаки, управуван од 16 годишен малолетник. Од ударот, возачот на мопедот и неговата 13 годишна сопатничка, кои во моментот на несреќата не носеле заштитни кациги, се здобиле со тешки телесни повреди. Со полесни телесни повреди се здобил сопатникот во автомобилот хјундаи тусон. Со извршените анализи, кај двајцата возачи по несреќата не е утврдено присуство на алкохол или други супстанци во крвта. По наредба на јавен обвинител ќе се изврши сообраќајно вештачење, а автомобилот и мопедот се подигнати за вонреден технички преглед. Имајќи ги предвид сите околности, со цел обезбедување на присуството на осомниченият и непречено водење на кривичната постапка, јавниот обвинител предложил да се определат мерки за претпазливост, привремено одземање на патна исправа и привремено одземање на возачката дозвола[55].

Јавен обвинител донел наредба за спроведување истражна постапка против едно лице, поради сомнение за сторени тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот од член 300 став 2 во врска со член 297 став 1 од Кривичниот законик. На 3 ноември 2025 година, управувајќи возило фолксваген пасат, на булеварот Гоце Делчев во Скопје, тој не се придржувал кон прописите и го загрозил јавниот сообраќај. Автомобилот

[54] Сооштение за скопјанец осомничен за загрозување на безбедноста во сообраќајот, 9 август 2025
[55] Соопштение за поведена постапка против едно лице за сообраќајна несреќа во Марино, 14 септември 2025 година

го управувал со неприлагодена брзина која не му овозможила да запре навремено во случај на потреба или пречка. Пристигнувајќи на пешачки премин на крстосницата со улицата Лазар Личеноски, осомниченият 37 годишник, со предниот дел на возилото удрил во велосипед, управуван од сега починатиот Јорго Ќука, кој се движел по обележаниот пешачки премин. Од ударот оштетениот се здобил со тешки телесни повреди и починал[56].

4 Сузбивање на сообраќајни деликти

Политиката на спречување сообраќајни деликти, како и секоја криминална политика, мора во себе да содржи стратешки определби со конкретни и јасно одредени цели, кои се планираат да се постигнат на тоа поле. Реализацијата на поставените цели бара користење на адекватни алатки со кои ќе се остварат саканите ефекти. Прв чекор за успех во сузбивање на сообраќајните деликти е настојување да се искористи сè што е познато за таа појава. Иако политиката за сузбивање на сообраќајни деликти нужно користи сознанија од други науки и научни дисциплини, таа развива и сопствени методи и начела. На тој начин се легитимира како научна дисциплина, која обединува сè познато за деликтот и деликвентното однесување, во распон од примерок до ефективно сузбивање на деликвентно однесување. Иако во литературата за оваа дисциплина најчесто се користи терминот криминална или антикриминална политика, не би требало да се ограничи почетокот на нејзино делување само против криминалот, туку против сите деликвентни однесување[57].

Во истражувањето за ефикасноста на законската регулатива во спречување на сообраќајни деликти, се тргнува од следново спознание, дека сообраќајот е во брз развој, дека улогата на човечкиот фактор е одлучувачка и дека организацијата на општествениот механизам е незадоволителна, што се воочува од обемот и последицата на сообраќајните деликти. Постојат две темелни подрачја на делување на законската регулатива кои бараат истражување на ефикасноста. Тоа се мерки на општествена реакција од превентивен карактер, кои се многу важни во спречување на сообраќајните деликти и нивните последици, а предвидени се во рамките на прописите за безбедноста во сообраќајот, како и

[56] Соопштение за Истрага за сообраќајна несреќа со смртни последици во Скопје, 4 ноември 2025
[57] Horvatić, Z., Kazneno pravo, Zagreb 1999

мерки за општествена реакција од репресивен карактер, насочени кон сузбивање на сообраќајни деликти со санкционирање на казнивите однесувања во сообраќајот, кои се предвидени во казнено правните одредби на законите, со останатите сообраќајни прописи, прекршоци и кривични законодавства.

Специфичноста на политиката за сузбивање на сообраќајната деликвенција се гледа во потребата за чување на процесот на одвивање на сообраќајот, со што помалку страдање во сообраќајот како негативна последица. Може да се каже дека мерките за безбедност во сообраќајот претставуваат составен и нераздвоен дел од политиката за спречување на сообраќајната деликвенција. Животната реалност бара содржината на овие активности да биде хумана, со намалување на репресивното делување.

Ефектите на мерките зависат од бројот и структурата на мерките. Постоењето на голем број и поволна структура на мерки, се зголемува и нивната потенцијална ефикасност. На пример, од големо значење е дали односот помеѓу превентивните и репресивните мерки е 30:70 % или 70:30 % во корист на превентивните мерки. Науката во пракса укажува дека помеѓу две основни полиња на борба против сообраќајната деликвенција, предност треба да се даде на она кое ги опфаќа мерките за социјална профилакса. Образложението е во тоа што мерките за безбедност во сообраќајот влијаат на оние општествени услови од кои произлегуваат причините за сообраќајна деликвенција, а не на самиот девијантен чин на поединецот.

Поради карактеристиките на сообраќајната деликвенција, се смета дека таа денес повеќе припаѓа на категоријата на социјална патологија. Тоа навело поединечни автори на тврдење дека општите настојувања на општеството во спречување и контрола на девијантни однесувања, како дел од социјалната политика, не може да имаат друга ориентација и друга смисла освен превенција. Од репресивниот систем се очекува создавање услови за функционирање на безбедно општество и безбеден поединец, односно отстранување на опасноста по најзначајните општествени вредности. Казнената реакција на општеството се очекува, не само поради извршениот сообраќаен деликт, туку многу порано, во случај на постоење можности да настапи опасност од неговото вршење.

4.1 Превентивни мерки

Политиката за спречување на сообраќајни деликти е насочена на низа општествени, технички и природни фактори, и примарно е фокусирана на превентивното поле на делување. Така на превентивното делување му се дава предност и во однос на оние причини и опасности во сообраќајот кои произлегуваат од однесувањето на човекот. Основна идеја водилка на секоја криминална политика, па и политичко сузбивање на сообраќајната деликвенција е спречување на негативни појави, како што се кажува во познатата поговорка Подобро да се спречи отколку да се лечи.

Мерките на општествена интервенција во областа на безбедноста во сообраќајот претставуваат инструменти со кои на општеството му се става на располагање широка лепеза на можности да одговори на однесувања, состојби и други фактори, кои произведуваат опасност во сообраќајот, за да се постигне поголема ефикасност. Ефикасна општествена реакција на негативната појава во сообраќајот, подразбира стратешко и синхронизирано планирање при избор и реализирање на овие мерки. Гледано во потесен контекст, секоја конкретна мерка определува содржина на делување на разни институции и субјекти, како рамка на општествениот механизам за заштита, во која секој на свој начин е задолжен за заштита на општествените вредности во сообраќајот.

Најзначајни превентивни мерки на општествена реакција во областа на безбедноста во сообраќајот се мерки за кои може да се каже дека се класични, институционализирани, кои се применуваат во сите сообраќајни развиени земји. Но, она по што се разликуваат во секоја држава, е ефикасноста во нивното спроведување и различен процент во структурата на преземените мерки. Посебно треба да се истакнат следниве мерки[58]:

- Нормирање, законското регулирање на меѓусебните односи, состојби и однесувања во сообраќајот е столб за превенција на казниви однесувања во сообраќајот. Носењето на законска регулатива прв и најважен чекор, не само во регулирање на правилата на однесување во сообраќајот, туку и во воспоставување на целокупниот механизам за формирање на безбедносен систем во сообраќајот. Но, законското регулирање на

[58] Инић, М., Безбедност друмског саобраћаја, Нови Сад, 2004

сообраќајот, иако најсилна, сепак е само една алка во синџирот наречен превенција на казниви однесувања во сообраќајот. Колку и да се добри законот и другите прописи во сообраќајот, јасни, прецизни, усогласени со барањата на современите тенденции во регулирање на општествените односи во оваа област, нормативните содржини се релативно ограничен инструмент во целокупното настојување да се спречат негативните последици на современиот сообраќај. Со цел постигнување на ефикасна примена на законот, неопходно е да се активираат сите ресурси и мерки на општествена реакција која ја предвидува законот.

- Подготовка на луѓето за учество во сообраќајот во современи услови на живот се смета за социјална потреба. Во рамките на овие потреби посебно е важна подготовката на сите корисници на патиштата, посебно децата за учество во сообраќајот, обука на возачите на моторни возила, дополнително сообраќајно образование и воспитание на возрасни, како и образование на кадар за потребите на сообраќајот. Не може да се создаде ефикасен систем за заштита на загрозените вредности во сообраќајот, без изградба на солиден систем за подготовка на луѓето за учество во сообраќајот. Ефектите од овие активности влијаат на намалување на бројот сообраќајни несреќи и нивните последици. За разлика од другите мерки, овие се долготрајни под услов ако се спроведуваат квалитетно. Главни носители на овие активности се семејството, претшколски и школски установи, социјална средина, како и автошколи. Во најзначајниот дел од овие активности посебно спаѓа и обуката на возачите за моторни возила, што претставува финален дел од подготовката на оваа категорија учесници во сообраќајот.
- Менување на однесувањето на учесниците во сообраќајот е една од најзначајните мерки на општествена интервенција. Мерките на општествената реакција настојуваат да се влијае на промена на однесувањето, односно ставовите, навиките, сфаќањата и другите фактори кои влијаат на однесувањето на сите учесници во сообраќајот, а посебно на возачите. Промената во однесувањето може да се постигне по пат на широка лепеза мерки, како што е примена на законска регулатива во сообраќајот, што меѓу другото доведува до промена на ставовите кои влијаат на однесувањето на луѓето во сообраќајот. Со контрола и надзор на однесувањето, посебно од страна на сообраќајната полиција, кампањи со кои се промовира безбедноста во сообраќајот, по

пат на санкционирање на однесувањето како последна мерка на општествената реакција, може да се постигнат ефекти во промена на однесувањето на учесниците во сообраќајот. Во рамките на овие активности посебно се истакнуваат ефектите на мерките на промена на небезбедни, ризични однесувања, ризични ставови и лоши навики, кои непосредно или посредно влијаат на кршење на правните норми. Другиот дел на овие мерки се однесува на примена на ергономскиот концепт кој во литературата се нарекува и техника на човечкиот фактор, а се состои во тоа што при проектирање на патиштата и возилата се води сметка за нивното приспособување на човечката природа и капацитетите на човечката способност.

- Селекција на поединечни категории учесници во сообраќајот е систем со кој преку полагање на возачки испит и здравствена селекција, се решава спротивност помеѓу тенденцијата на што поголем круг граѓани да му се овозможи користење на возила, а од друга страна, да се оневозможи учество во сообраќајот на оние кои не исполнуваат одредени услови и не поседуваат потребни способности, за на тој начин да се осигура безбедност во сообраќајот.
- Информирање на учесниците во сообраќајот е мерка која претставува значаен сегмент во системот за безбедност во сообраќајот. На тој начин ефикасно може да се влијае на промена на однесувањето, да се делува на ставовите и сфаќањата на луѓето и да се овозможи поголема достапност на релевантните информации за учесниците во сообраќајот. Со информирањето би требало на учесниците во сообраќајот, благовремено да им се обезбедат неопходни информации за сите релевантни барања во безбедноста на сообраќајот, почнувајќи од правни, технички, економски, морални и други кои ќе влијаат на менување, односно приспособување на луѓето кон барањата во сообраќајот. Информациите може да бидат пласирани по пат на различни средства за информирање (телевизија, весници, списанија, локални медиуми, промотивен материјал, летоци, брошури и слично).
- Контрола и регулирање на сообраќајот зазема посебно место во рамките на целиот систем на мерки на општествена реакција на негативните појави во сообраќајот. Иако се работи првенствено за превентивна мерка, контролата на сообраќајот има свои репресивни карактеристики. Тоа е една од главните причини зошто луѓето во светот, па и кај нас, спроведувањето на овие мерки го доверува на државните органи кои се

специјално оспособени за борба против криминалот, односно сузбивање на сообраќајната деликвенција со специјални единици на сообраќајна полиција. Непосредно спроведување на контрола во сообраќајот опфаќа различни активности, надзор над почитувањето на прописите од страна на учесниците во сообраќајот, спречување и откривање на прекршоци, запознавање со опасностите, заведување дисциплина, давање совети и предупредувања, контрола на возачите и возилата, преземање мерки заради спречување несреќи, обезбедување на местото на несреќата, вршење увид, утврдување причини за несреќата, интервенција во итни случаеви и слично. Ако контролата не е добро насочена, тоа ќе ги намали и ефектите на контролата, но и ефектите на репресија. Ефикасноста на контролата во сообраќајот зависи од изборот на методи за контрола на сообраќајот, кои може да бидат конвенционални и автоматски.

Наведените мерки за некои од бројните мерки на општеството за безбедност во сообраќајот. Освен овие, во превентивни мерки спаѓаат и одржување на патиштата, техничко регулирање на сообраќајот, технички прегледи, одржување и систем на обезбедување на моторните возила, внатрешна контрола во компаниите кои се занимаваат со превоз и кои одржуваат патишта, ублажување на последиците од сообраќајните несреќи.

Она што е карактеристично за овие мерки е дека сите тие во крајна линија се насочени кон создавање услови за безбедност на учесниците во сообраќајот, безбедни возила и безбедни патишта. Сите превентивни мерки делуваат во меѓусебна спрега и интеракција, со нивно заедничко преземање, со додавање ефекти за преземање репресивни мерки, се формира компактен систем за заштита во сообраќајот.

4.2 Репресивни мерки

Кога се зборува за репресија, треба да се тргне од тоа дека таа не подразбира само примена на казни или некои други санкции, туку и закана со казна. Со самото егзистирање во правниот систем, целта на санкциите како закана на некое зло, би требало да влијае на јакнење на дисциплината во сообраќајот. Оваа констатација ја потврдуваат современите тенденции на казненото право, каде целта на пропишувањето и изрекувањето на санкциите

не е одмазда за сторено зло, односно не е насочена кон минатото, туку кон иднината. Сепак, на казната како вид на кривична санкција не може да не се види и ретрибутивниот карактер, бидејќи со нејзино изрекување се одземаат или се ограничуваат одредени права на извршителот на сообраќајниот деликт[59]. Пропишувањето на строги санкции не е гаранција за ефикасно спречување на казнивите дела.

Неизбежноста на казната, макар и блага, секогаш посилно влијае на човекот отколку стравот од потешка казна, ако тој страв е споен со надеж дека казната ќе се избегне[60]. Општа цел на изрекување казни или други санкции е на престапниците да се делува така што во иднина нема да врши казниво дело, но со тоа да се влијае и на другите да се воздржат од вршење казниви дела. Моќта на генералната превенција се отсликува преку поврзаност на три фактори, строгост, извесност и итност во санкционирањето. Без строгост, казната станува исплатлив ризик, строгост без извесност за казнување, претставува празна закана, додека одложено казнување се претвора во страдање на извршителот во лавиринтот на неефикасниот правосуден систем.

Со сумирање на наведеното, може да се каже дека за делотворен и ефикасен ефект на репресија, на прво место, неопходно е да постои добро и применливо законодавство, со постоење на релативно широка лепеза санкции, посебно оние со превентивен ефект и нивна адекватна примена, брза и сигурна постапка, изедначена судска пракса во примена на санкции и адекватна ресоцијализација во најширока смисла на зборот. Сите делови на правниот систем кои се спротивставуваат на криминалот, со полицијата како прва алка во тој синџир, преку јавното обвинителство, судство, систем за вршење на изречените санкции, па сè до системот за ресоцијализација, мора да бидат многу свесни за тоа. Секоја активност на органите за формална социјална контрола, насочена кон сузбивање на криминалот, мора да биде импрегнирана со идејата за превенција, па и тогаш кога се принудени на преземање најтешки репресивни мерки. Тоа е единствениот вистински пат кон сузбивање на несаканите општествени појави[61].

[59] Стојановић, З., Кривично право, општи део, Београд 2003
[60] Mršić, Ž., Labaš, D., Crime prevention, Hrvatska pravna revija, 2016
[61] Mršić,Ž., Labaš, D., Crime prevention, Hrvatska pravna revija, 2016

ЗАКЛУЧОК

Кога станува збор за безбедноста на општеството и државата, тогаш се мисли на тоа, дека таа е една, неделива, значи целосна и единствена, односно интегрална. Денес, современите држави се напаѓаат врз основа на сите полиња (семејства, вера, власт, уставно уредување, надворешна политика, економија, систем на безбедност и друго), така што општеството и државата мора да се спротивставуваат на тие напади со сите свои сили и средства.

Во современиот сообраќај, превозните средства станале средство, место и предмет на повеќекратна социјална деструкција, извршување на кривични дела и прекршоци, загадување на околината, нарушување на јавниот ред, загрозување со опасни материи кои се превезуваат, застој и прекин на сообраќајот и друго. нивното користење станало средство за масовно противправно однесување, без разлика дали се гледа во можните последици на апстрактната опасност (кршење прописи), конкретна опасност (загрозување лица и материјални добра), сообраќајни несреќи (материјална штета, повреда и смрт на лица).

Причините за загрозеност во сообраќајот се повеќекратни, како и нивните последици, возилото само по себе е опасно средство со кое управува човекот, во сообраќајот како учесници се појавуваат сите граѓани, со сообраќајните средства и техники управуваат голем број луѓе на различна возраст, психофизички карактеристики, оспособеност и општа култура, сообраќајот се одвива со различни средства, со различна техничка исправност и на несоодветна патна мрежа и сигнализација. Сите овие факти се причини и услови кои доведуваат до тоа сообраќајната сигурност на имотот и луѓето во современи услови да бидат сериозно загрозени.

Внатрешната безбедност го штити суверенитетот на државата и нејзините субјекти од сите антиопштествени појави, односно од сите појави со кои се загрозува општественото уредување. Внатрешната безбедност се состои од индивидуална, општествена и национална безбедност, при што секоја има посебни вредности кои се штитат со систем на безбедност, така и со други општествени мерки. Кога станува збор за загрозување на безбедноста во сообраќајот, односно загрозување на јавниот сообраќај, како облик на загрозување на

внатрешната безбедност, најчесто се поврзува со поимот сообраќајни несреќи. Исто така, тоа е значајно поради опасноста по животот на човекот и материјалните добра.

Според законската дефиниција, како што беше наведено во трудот, сообраќајна несреќа е несреќа која се случила на пат или започнала на пат, во која учествувало најмалку едно возило во движење и во кое најмалку едно лице загинало или е повредено или настанала материјална штета. Кривичното дело загрозување на јавниот сообраќај се состои во загрозување на јавниот сообраќај со непридржување кон сообраќајните прописи и доведување во опасност на животот или телото на луѓето или имот од поголем обем, при што кај другиот настапува телесна повреда или имотна штета во износ предвиден со закон.

Причини за сообраќајните незгоди се бројни и разновидни и само некои од нив се плод на грешките на учесниците во сообраќајот, додека другите припаѓаат на објективни околности во врска со возилото на пат. Загрозувањето на безбедноста на сообраќајот е последица на некоја од грешките на возачите, настанати поради непридржување кон сообраќајните прописи, а најчести се неприспособена брзина, неправилно и непрописно претекнување и заобиколување, како и разминување, грешки при вртење и фактори во врска со психофизичката состојба и искуство на возачите (алкохолизираност на возачот, замор, недоволно знаење, болест, услови на патот, временски услови, техничка неисправност на возилото и друго). На ова треба да се додаде и неправилното постапување на патниците и пешаците, како и другите учесници во сообраќајот.

Современото општество се соочува со постојано зголемување на бројот на возила, динамика на движење и технолошки развој, што ги зголемува и ризиците од настанување на тешки последици. Затоа, законодавството предвидува посебна група кривични дела, тешки дела против безбедноста во сообраќајот, кои имаат за цел да санкционираат однесувања кои претставуваат сериозна закана за јавната безбедност. Тешките дела против безбедноста во сообраќајот се кривични дела кои се однесуваат на тешки нарушувања на сообраќајните правила, при што сторителот со умисла или крајна небрежност, создава опасност или предизвикува тешки последици, како смрт, тешка телесна повреда или значителна материјална штета. Во нашиот Кривичен законик овие дела се регулирани со посебни одредби и често се карактеризираат со заострени казни, имајќи предвид дека последиците најчесто се непоправливи.

КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА

1. Арнаудовски, Љ., Криминологија, Скопје 2007
2. Бошковић, М., Криминалистика методика, Београд 2005
3. Бабаноски, К., Безбедност и одговорност на учесниците во патниот сообраќај во Република Македонија, Скопје 2014
4. Бомбол, К., Управување и контрола на сообраќајот, Битола 2009
5. Бомбол, К., Превенција на сообраќајните незгоди, Битола, 2009
6. Груевска-Дракулевски, А., Сообраќајната деликвенција во РСМ, за потребата од воведување нова инкриминација во кривичниот законик, безобѕирно управување со моторно возило, Скопје, 2018
7. Годишен извештај за извршените ревизии и за работата на Државниот завод за ревизија, 2024
8. Годишен извештај 2024, МВР на РСМ
9. Đorđević, D., Zaštita života učesnika u javnom saobraćaju u prekršajnom pravu, Pravni život, 2002
10. Horvatić, Z., Kazneno pravo, Zagreb 1999
11. Ђорђевић, Ѓ., Прекршајно право, Београд 2010
12. Златковски, С., Јошевски, З., Експертиза на сообраќајни незгоди, Битола 2008
13. Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Службен весник на РМ, бр.169/2015, 226/2015, 55/2016, 11/2018, 302/20
14. Закон за јавни патишта, Сл. Весник на РМ, бр. 84/08, 59/09, 114/09, 124/09, 23/11, 53/11, 44/12, 168/12, 163/13, 187/13, 39/14, 442/13
15. Закон за прекршоци, Сл. Весник на РМ, бр.96/2019
16. Zakonska promena u bezbednosti saobraćaja bez odgovarajuće analize, Srbija 2017
17. Извештај за работата на јавните обвинителства на РСМ во 2020. Скопје 2021
18. Извештај за работата на јавните обвинителства на РСМ во 2021, Скопје 2022
19. Извештај за работата на јавните обвинителства на РСМ во 2022, Скопје 2023

20. Извештај за работата на јавните обвинителства на РСМ во 2023, Скопје 2024
21. Извештај за работата на јавните обвинителства на РСМ во 2024, Скопје 2025
22. International association of traffic and safety science, IATSS, Changes in traffic safety policies in 7 countries, 1950-2010 preface, 2012
23. Ignjatović, D., Kriminologija, Beograd 2006
24. Inić, M., Jovanović, D., Propisi u oblasti saobraćaja, Novi Sad, 1009
25. Инић, М., Безбедност друмског саобраћаја, Нови Сад, 2004
26. Илић, Г., Држава versus криминалитет и стандарди људских права, феноменологија, могућност, перспективе, Београд 2011
27. Јованов, Б., Безбедност во патниот сообраќај, Прирачник за кандидатите за возачи на моторни возила и учесниците во сообраќајната струка, Скопје 2006
28. Јолакоски, С., Значењето на средствата за смирување на сообраќајот во насока на подобрување на безбедноста на секундарната патна мрежа, Скопје
29. Јовановић, Д., Феноменологија и етиологија понашања учесника у саобраћају, Нови Сад, 2003
30. Конечен извештај за извршена ревизија на успешноста на тема Безбедност во сообраќајот на патиштата во РСМ, Скопје 2025
31. Камбовски, В., Казнено право, Скопје 2004
32. Камбовски, В., Казнено право, посебен дел, четврто дополнето издание, Скопје 2003
33. Камбовски, В., Тупанчевски, Н., Казнено право, посебен дел, петто изменето и дополнето издание, Скопје
34. Котески, М., Криминалистичка тактика 2, Скопје 2009
35. Karakaš, A., Veštačenje kod krivičnih dela protiv bezbednosti drumskog saobraćaja, Maribor, 2000
36. Kelestura, N., Sprovodenje preventivnih i represivnih mjera na mlade vozače s ciljem povecanja bezbjednosti saobraćaja, Travnik 2019
37. Kokorović, N., Menadzment bezbednosti saobraćaja, Beograd 2017
38. Кривокапић, В., Превенција криминалитета, Београад 2002
39. Кривокапић, В., Криминалистика тактика, Београд 2005

40. Кривичен законик, Сл. Весник на РМ,бр.37/96, Закон за изменување и дополнување на Кривичниот законик, Сл. Весник на РМ бр.80/99, 4/02, 43/03, 19/04, 81/05, 60/06, 73/06, 7/08, 139/08, 114/09, 51/11, 135/11, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013
41. Лајић, О., Положај и улога полиције у предкривичном и претходном кривичном поступку, Београд 2004
42. Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Beograd 2008
43. Липовац, К., Ковановиќ, Д., Основе безбедности саобраћаја, Службен гласник, Београд 2014
44. Марковић, Н., Развој модела дубинске анализе саобраћајних незгода заснованог на утицајним факторима, Београд 2019
45. Mršić, Ž., Prevention and repression in suppressing road traffic delinquency, Croatia, 2005
46. Mršić, Ž., Labaš, D., Crime prevention, Hrvatska pravna revija, 2016
47. Мургоски, Б., Полицијата и безбедноста во сообраќајот, Скопје 2003
48. Pešić, D., Vujanic, M., Lipovac, K., Analysis of possibility for traffic safety improvement based on Serbian traffic violation database analysis. Scientific research and essays, 2011
49. Pavišić, B., Metodika istrazivanja prometnih delikta, Zagreb 1993
50. Петровић, А., Ефекти примене законске регулативе на спречавање саобраћајних деликата у Републици Србији, Нови Сад, 2021
51. Радивојвић, М., ПРилог проучавању проблема безбедности саобраћаја на путевима, Београд 2003
52. Ристиќ, Б., Безбедност на патниот сообраќај, Битола, 2000
53. Ристиќ, Б., Техничка анализа на сообраќајни незгоди, Битола 2008
54. Ristov, R., Ognjenovic, S., Nedevska, I., Metode i tehničke mere za povećanje sigurnosti u saobraćaju u Makedoniji, Skopje 2015
55. Ристовић, С., Стратешке основе за развој и остваривање полиције у заједници, CIVITAS, 2013
56. Расимовић, Р., Утврђивање кривице код кривичног дела угрожавање јавног саобраћаја, Београд 2007

57. Соопштение на Јавно обвинителство на РСМ за поведена постапка за сообраќајка, 7 декември 2022 година
58. Соопштение за поднесено обвинение за тешка сообраќајна несреќа во Скопје, 30 јули 2025
59. Соопштение за скопјанец осомничен за загрозување на безбедноста во сообраќајот, 9 август 2025
60. Соопштение за поведена постапка против едно лице за сообраќајна несреќа во Марино, 14 септември 2025 година
61. Соопштение за истрага за сообраќајна несреќа со смртни последици во Скопје, 4 ноември 2025
62. Сулејманов, З., Криминологија, 2007
63. Стојановић, З., Кривично право, општи део, Београд 2003
64. Stanojević, P., Jovanović, D., Influence of traffic enforcement on the attitudes and behavior of drivers, 2013
65. Šimunović, Lj., Sigurnost djece u zonama osnovnih škola, Zagreb 2018
66. Sasirovic, L., Prevencija zloupotrebe opojnih droga u saobraćaju, 2014
67. Tojagić, M., Bezbednost drumskog saobraćaja, Brcko, 2015
68. Traffic, criminality and urban safety, Institute of criminology and sociological research, 2023
69. Zaal, D., Traffic law enforcement, a review of the literature, Report no.53, Clayton, Victoria, 1994
70. Road safety, посетено ноември 2025
71. https://sr.4news.mk/vo-makedonija-za-chetiri-godini-zaginale-nad-450-litsa-vo-soobrakajni-nezgodi/, посетено ноември 2025
72. Над 240 000 казни за сообраќајни прекршоци за една година, Статија за DW на Даниела Трпчевска Зафировска, 21.01.2022