

UNIVERZITET U BEOGRADU

FAKULTET BEZBEDNOSTI

MEADZMENT BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

DIPLOMSKI RAD

MENTOR:

Dr Zoran Dragišić

Redovan profesor

KANDIDAT:

Nemanja Kokorović

Beograd, 2017. Godine

SADRŽAJ

UVOD.....	4
1.MENADŽMENT BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA.....	5
1.1. SAOBRAĆAJ.....	5
2. OSIGURANJE U SAOBRAĆAJU.....	6
2.1. POJAM I ISTORIJSKI RAZVOJ TRANSPORTNIH OSIGURANJA.....	8
3. UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA.....	9
3.1. PROBLEMI UGROŽAVANJA SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA.....	9
3.2. METODE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA.....	10
3.2.1. METOD MERENJA.....	11
3.2.2. STATISTIČKI METOD.....	12
3.2.3. METOD ANKETE, UPITNIKA I INTERVJUA.....	13
3.2.4. METOD TESTIRANJA.....	13
3.2.5.METOD POSMATRANJA.....	14
3.2.6. METOD POREĐENJA I ANALOGIJE.....	15
3.2.7. CASE STUDY METODA.....	16
3.2.8. EKSPERTSKA METODA.....	16
3.3. ULOGA I ZNAČAJ KONTROLE SAOBRAĆAJA.....	17
3.4. AKTIVNOSTI I MERE KOJE SE SPROVODE KROZ KONTROLU.....	18
3.5. ZAVISNOST EFEKATA DRUGIH MERA OD KONTROLE SAOBRAĆAJA.....	19
3.6. ORGANIZACIJA I FUNKCIONISANJE KONTROLE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA.....	20

3.7. UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA.....	20
3.8. PROBLEMI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA U SRBIJI I SVETU.....	21
3.9. INDIKATORI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA.....	22
4. RAZVOJNE FAZE UPRAVLJANJA SAOBRAĆAJNIM SISTEMOM.....	23
4.1. FUNKCIJE DRŽAVE U UPRAVLJANJU SAOBRAĆAJNIM SISTEMOM.....	25
5. RIZIK U SAOBRAĆAJU.....	26
6. ZAKON O OBAVEZONOM OSIGURANJU U SAOBRAĆAJU.....	27
ZAKLJUČAK.....	32
LITERATURA.....	33

UVOD

Organizovano ljudsko društvo danas se ne može zamisli, niti se može uspešno razvijati i funkcionisati bez dobro razvijenog i organizovanog saobraćaja, zbog čega se saobraćaj smatra jednom od najznačajnijih aktivnosti u društvu. Dobro razvijeni saobraćaj je od prvorazrednog značaja za uspešno upostavljanje veza među ljudima, narodima i svim drugim subjektima koji su iz najrazličitijih pobuda upućeni na međusobno komunikaciju. Značaj saobraćaja, ili barem njegovih najvitalnijih delova, ogleda se u činjenici da se delatnost saobraćaja, u najvećem delu smatra kao javna delatnost.

Pojmovno, saobraćaj možemo odrediti kao aktivnost koja je usmerena na omogućavanje racionalnog savlađivanja vremena i prostora za razne društvene potrebe. Saobraćaj je aktivnost od posebnog društvenog značaja i interesa u svakoj sredini, državi i kontinentu. S tim u vezi, međunarodna zajednica poklanja posebnu pažnju organizaciji, unapređenju i jačanju saobraćaja. Pojedine vrste saobraćaja veoma su stare i pojavljuju se još od prvobitnih oblika razvoja ljudskog društva. U te osnovne i istorijski najstarije grane spadaju pomorski i drumski saobraćaj i transport. Danas je teško dokazati koja od ove dve grane saobraćaja je prva nastala. Ipak, najvažnije je da je čovjek na početku, u cilju razvijanja ovih grana saobraćaja, koristio prirodni neizmenjeni ambijent sredine u kojem je živeo.

Za pomorski saobraćaj i transport, i uopšte vodeni saobraćaj, prvobitno je korišćena obala uzduž rijeka i mora. Intezivniji razvoj savremenog pomorskog saobraćaja počinje sa pronalaskom parne mašine, a današnji saobraćaj karakteriše neočekivani razvoj saobraćajnih sredstava i pokretačnih snaga saobraćaja - uključujući atomsku i nuklearnu energiju. Kada danas govorimo o transportnim aktivnostima, kao najvažnijem delu saobraćaja, vrlo značajnu karakteristiku ima i napredak onih sredstava koja omogućavaju lakši, brži i sigurniji prevoz roba. Danas se ta pojava oblikuje kroz tzv. integralni transport, gdje je najizrazitija u tehničkom smislu prvo paletizacija, a potom kontejnerizacija.

1. MENADŽMENT BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

1.1. SAOBRAĆAJ

Pod saobraćajem se podrazumevaju sveukupni odnosi međuljudskih komunikacija, zatim prenos informacija i podataka, kao i prevoz ljudi i materijalnih dobara. Uz pomoć tehničko-tehnoloških sredstava vrši se prenos informacija i podataka, kao i prevoz ljudi i materijalnih dobara od najkraćih do najudelnijih mesta. Može se reći da je saobraćaj star koliko i ljudsko društvo.

Uporedo s razvojem društva, razvijala se i nauka o saobraćaju, saobraćajnim komunikacijama i saobraćajnim sredstvima, koja je podsticala i usmeravala razvoj saobraćaja. Tako da se danas može govoriti o pet izgrađenih vidova saobraćaja i to: železnički, drumski, vodni, vazdušni i telekomunikacioni.

Saobraćaj je osnovni činilac, ne samo razvoja društva, već i opstanka određene društvene zajednice. Jednostavno rečeno, saobraćaj je društveni krvotok i tamo gde ne dosežu saobraćajne arterije, to područje demografski odumire. Ova delatnost ima kako sociološku, tako ekonomsku i razvojnu ulogu u društvu. Zasebno posmatran, saobraćaj je veoma propulzivna i profitabilna delatnost, a kada se ova delatnost sagledava u širem smislu, pouzdano se može reći da je saobraćaj osnov društvenog razvoja i njegov glavni integrativni činilac.

Nivo razvoja nekog društva meri se sa stepenom razvoja saobraćaja, a stepen kulturnog razvoja sa kulturom u saobraćaju.

Povoljan prirodno-geografski položaj Srbije predstavlja našu komparativnu prednost za razvoj kopnenog, rečnog i vazdušnog saobraćaja i omogućava privlačenje tranzitnog saobraćaja. Srbija se nalazi u središtu Balkana, na raskršću glavnih saobraćajnih koridora VII i X. Preko naše teritorije pružaju se najkraće i najracionalnije tranzitne drumske i železničke veze od zapadne i srednje Evrope ka delu zemalja južne Evrope i zemljama Bliskog i Dalekog istoka. Zašto nisu iskorišćene komparativne prednosti i zašto nemamo izgrađenu infrastrukturu i razvijen saobraćaj, čije se stanje negativno odrazilo na stepen privrednog i sveukupnog društvenog razvoja, odgovor treba potražiti u katastrofalnoj saobraćajnoj politici od 1945. godine pa do današnjih dana.

Srbija značajno zaostaje za infrastrukturnim reformama u odnosu na okruženje i EU, saobraćajna mreža je neintegrisana, nerazvijena, nekonkurentna i nestandardizovana sa EU.¹

Slabo razvijena infrastruktura i neadekvatna organizacija saobraćaja predstavlja veliku prepreku privrednom rastu, povećanju produktivnosti, konkurentnosti i zaposlenosti, brzom i kvalitetnijom razmeni dobara i usluga Srbije sa okruženjem i svetom. Oni koji bi trebali biti odgovorni, morali bi ovo znati i takvo stanje samo nas navodi na zaključak da nije postojao pravilan pristup prema osnovnom činiocu društvenog razvoja. Sredstva od privatizacije, umesto da se troše u izgradnju saobraćajne infrastrukture, usmerena su u potrošnju. I dalje se nastavlja pogrešna ekonomska politika koja je usmerena na zaduženje Države za popunu budžeta čime se sužava prostor za razvojne projekte.²

2. OSIGURANJE U SAOBRAĆAJU

Vrste i oblici osiguranja danas su izuzetno razgranati pokrivajući gotova sva područja čovekovog delovanja. Osiguranje podrazumeva ne samo zaštitu života i imovine, već zaštitu zdravlja, interesa, odgovornosti za obavljanje određenih delatnosti, itd. Zahvaljujući osiguravajućoj delatnosti čovek ne mora da se bespomoćno prepusti događajima kao što su poplava, požar, grad i mnoge druge opasnosti koje mogu uništiti njegovu imovinu, oštetiti njegovo zdravlje, ili odneti ljudske živote. Osiguranjem se može obezbediti egzistencija najbližih u slučaju smrti, kao i u slučaju gubitka opšte i radne sposobnosti. Zaštita i sigurnost koju pruža osiguranje danas nema alternativu. Transportna osiguranja, kao najstarija osiguranja, predstavljaju osnovno izvorište iz koga su se razvili svi drugi vidovi osiguranja. Njihov nastanak i značaj, direktno proizilaze iz neposrednih potreba trgovine i transporta, pa su zajedno sa njima ostvarila izvanredan razvoj.

Pod transportnim osiguranjem se podrazumeva osiguranje stvari koje se prevoze, osiguranje stvari u skladištu dok pripremljene za prevoz čekaju na utovar/istovar, osiguranje stvari u skladištu po završenom prevozu dok čekaju dalju otpremu (osiguranje karga), osiguranje prevoznih sredstava (osim kopnenih) kojima se prevoze stvari i putnici, ili služe kao tehnička

¹ Kolarić, V., *Ekonomika železničkog saobraćaja*, Beograd, 1968.

² www.motorna-vozila.com

sredstva ili sredstva za obavljanje radova (osiguranje kaska – rečnog, pomorskog i avio) i osiguranje odgovornosti vozara ili brodarka za preuzetu robu na prevoz.³

Razvoj strukture saobraćajnog sistema drugom polovinom XX veka, pre svega u privredno razvijenim zemljama Zapadne Evrope nedvosmisleno je potvrdio da saobraćaj predstavlja prvi opšti uslov normalnog odvijanja društvenog života i ekonomskog razvoja. Kao posledica takve uloge saobraćaja pojavila se nužna potreba da državni organi osmišljenom saobraćajnom politikom u okviru opšte ekonomske i socijalne politike države i društva pristupe svesnom, savesnom i planskom usmeravanju saobraćaja. Argumenti koji potvrđuju naznačeno mesto saobraćaja u razvitku društvenih odnosa i privrednom razvoju nalaze se iznad svega u posledicama načina razvoja saobraćajnog sistema u prethodnom periodu koje su, najpre u privredno i saobraćajno razvijenim zemljama, ukazale na neminovnost uvođenja i formiranja sistemskih koncepcija saobraćajne politike te novih orijentacija u usmeravanju razvoja strukture saobraćajnih grana.

Pomenute negativne posledice proizašle su u prvom redu iz stihijskog i nekontrolisanog ekspanzivnog razvoja motorizacije oličenog u intenzivnom razvoju drumskog saobraćaja, s jedne strane, i paralelno s tim, tehničkog, tehnološkog i ekonomskog zaostajanja železničkog saobraćaja, s druge strane.

Struktura saobraćajnog sistema razvojem motorizacije uticala je na energetske bilans zemlje, bezbednost saobraćaja, mobilnost stanovništva, životnu sredinu, zauzimanje prostora itd. Međutim, s razvojem kombinovanog integralnog transporta u kome sukcesivno učestvuju različite saobraćajne grane, izlaze na videlo komparativne prednosti železnice, naročito u procesima multimodalnih kooperacija i integracija saobraćajnih grana u zadovoljavanju rastućeg obima tražnje i zahteva za kvalitetom saobraćajnih usluga.

Imajući u vidu prvenstveno zaštitu životne sredine, bezbednost saobraćaja, sniženje transportnih troškova privrede i društva kao i nivo potrošnje energije, možemo zaključiti da je formiranje optimalne strukture saobraćajnog sistema neophodno i neminovno, i to prema komparativnim prednostima pojedinih saobraćajnih grana, a u skladu sa sveukupnim potrebama privrede i društva.

³ Mrkšić, D., Osiguranje u teoriji i praksi, Novi Sad, 1999.

Prema ovakvim kriterijima treba da budu formirane i osnove koncepcija i izbor ciljeva saobraćajne politike kao segmenta ukupne makroekonomske politike.

U okviru svake od saobraćajnih grana posluju saobraćajna preduzeća kao mezoekonomski sistemi i kao nosioci transportne funkcije u procesu fizičke distribucije robe i kretanja stanovništva. Samim tim, ona predstavljaju i organizacione sisteme koji su nosioci funkcija poslovne logistike. Njihov osnovni cilj je da sa što manje angažovanih i utrošenih sredstava ostvare što povoljnije finansijske efekte – dobit.⁴

2.1. POJAM I ISTORIJSKI RAZVOJ TRANSPORTNIH OSIGURANJA

Istorijski posmatrano, transportno osiguranje je prva vrsta osiguranja, koja se pominje još pre naše ere. Rodski zakon sadržao je odredbu da štete koje nastanu izbacivanjem tereta u more, za spasavanje broda i ostale imovine, imaju snositi svi učesnici u dotičnom pomorskom zahvatu.

Najstariji primitivni oblici snošenja rizika na rekama potiču iz Kine još pre 3.000 godina, pre više od 2.000 godina. Da bi lakše savladali teškoće na putu, kineski trgovci su niz reku Jangce putovali u grupama. Dogovorno su robu raspoređivali po svim čamcima, tako da ni jedan trgovac u svom čamcu nije imao svu svoju robu, nego samo jedan, manji, deo. Na odredištu je svaki trgovac uzimao svoju robu iz čamca koji su stigli. Gubitak mu je bio samo deo robe prevožene u čamcima koji su stradali na putu. To je bio primitivni oblik podele rizika.

U Starom Rimu se umesto podele rizika ili zajedničkog snošenja rizika javlja prenošenje rizika. Ovo je regulisano unutar Ugovora o pomorskom zajmu. Brodar je uzimao zajam za brod i opremanje broda, uključujući i nabavku robe, ugovarajući da će, ukoliko poduhvat uspe (srećno stignu u odredište), vratiti zajam sa visokom kamatom, a ako brod na putovanju propadne nema obavezu da vrati zajam. Kamata je plaćena unapred. Na taj način je rizik, uz naknadu – kamatu, prenošen na zajmodavca. Ovo još nije osiguranje, ali je njegov zametak.⁵

⁴ www.studenti.rs

⁵ Mekdonald, M., Segmentiranja tržišta, Beograd, 2003.

3. UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA

3.1. PROBLEMI UGROŽAVANJA SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA

O bezbednosti saobraćaja na putevima, od uzroka do posledice, može se govoriti sa različitih aspekata. Sudski organi predstavljaju jednu od poslednjih karika u nizu državnih organa koji na razne načine utiču na bezbednost saobraćaja na putevima Republike Srbije, i to kada je već nastupila posledica ugrožavanja bezbednosti saobraćaja na putevima u vidu saobraćajne nezgode u kojoj je došlo do lakšeg ili težeg telesnog povređivanja učesnika iste, smrtnog ishoda ili znatnije imovinske štete, te je na suskim organima da utvrde odgovornost učesnika predmetne saobraćajne nezgode za nastupanje iste, kao i adekvatno sankcionisu izvršioce krivičnih dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja.

Naravno da javnost nije najzadovoljnija kaznenom politikom sudskih organa vezano za krivična dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja, ali nepobitna je činjenica da je među osuđenom populacijom izvršilaca krivičnih dela iz oblasti ugrožavanja bezbednosti javnog saobraćaja mali broj povratnika, što znači da je kaznena politika koju naši sudovi sprovode ipak u većoj meri zadovoljavajuća, te da se uzroci saobraćajnih nezgoda nalaze u nekim drugim sferama našeg društva, i to pre svega u lošoj infrastrukturi puteva, na šta posebno ukazuje podatak da na našim putevima ima trenutno 261 crna tačka, što je nedopustivo za zemlju koja pledira da pripada grupi naprednijih u ovom regionu. Dakle, razlozi zbog kojih dolazi do brojnih saobraćajnih nezgoda na našim putevima su brojni.

Dakle, na pravilno utvrđenim i obeleženim parametrima koji se prikupljaju tokom uviđaja nakon saobraćajne nezgode, utvrđuje se krivična odgovornost učesnika u saobraćajnoj nezgodi za njen nastanak. Nema pravilnog utvrđivanja činjeničnog stanja vezano za jednu saobraćajnu nezgodu, na bazi nepotpunih i pogrešno konstatovanih parametara prikupljenih tokom uviđaja, zbog čega je neophodno da uviđaj obavljaju samo visokostručna lica, što se pre svega odnosi na OSL MUP-a Srbije, koji ipak izvrše najveći broj uviđaja nakon saobraćajnih nezgoda, s obzirom na ustaljenu praksu istražnih sudija da na uviđaj izlaze, samo kada je u pitanju saobraćajna nezgoda sa smrtnim posledicama.

Imajući u vidu gustinu i frekvenciju javnog saobraćaja na našim putevima, kao i lošu putnu infrastrukturu, neophodno je u što kraćem vremenskom periodu nakon saobraćajne nezgode

pristupiti vršenju uviđaja, a pre toga obezbeđenju lica mesta saobraćajne nezgode, jer se tragovi i parametri, bitni za odlučivanje o krivičnoj odgovornosti za data krivična dela, lako pomeraju, brišu, nestaju, menjaju, kako zbog frekventnog saobraćaja, tako i zbog vremenskih prilika, tj. atmosferskih padavina, pa čak i namernog pomeranja lica mesta od strane samih učesnika saobraćajne nezgode ili pak trećih lica, koja su zainteresovana za ishod budućeg krivičnog postupka.

Naime, dovoljno je da samo jedno vozilo prođe u neposrednoj blizini mesta saobraćajne nezgode, te da dovede do poremeranja nekog od bitnih dokaza i parametara za utvrđivanje uzroka saobraćajne nezgode, a što je naknadnim radom bilo kog državnog organa nemoguće otkolniti.⁶

3.2. METODE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Razvojem tehničko-tehnoloških dostignuća, došlo je do situaciju da se proširuje okvir rizičnih okolnosti koje mogu da nastanu u odnosu na telo i imovinu.

Prevenција saobraćajnih delikata može se izvršiti na dva načina: putem mera koje neposredno utiču na bezbednost javnog saobraćaja i preko mera koje utiču na čoveka kao savesnog učesnika u saobraćaju. Mere koje neposredno utiču na bezbednost javnog saobraćaja predstavljaju materijalno uređivanje kretanja vozila kao fizičke pojave, dok su mere koje utiču na čoveka društveno regulisane, jer imaju karakter društvene pojave. Da bi se postiglo zadovoljavajuće stanje u javnom saobraćaju neophodno je da se eventualni nedostaci u okviru jednih mera nadomeste drugim merama. U takvoj situaciji se našlo i naše zakonodavstvo prilikom definisanja normi u glavi dvadeset šest, jer je imalo kao zadatak da putem pravnih normi nadoknadi nedostatak materijalnih sredstava koja bi poboljšala stanje saobraćajne infrastrukture i samih vozila. Međutim, bez obzira na materijalno stanje javnog saobraćaja i njegove nedostatke, primarni zadatak pravnih normi je delovanje na društvene faktore, u ovom slučaju na svest

⁶ www.vestacenja.co.rs

učesnika u saobraćaju, čime bi se smanjio broj saobraćajnih delikata tj. ljudskog faktora kao uzroka saobraćajnih nesreća.⁷

Metode merenja bezbednosti saobraćaja

- Metod merenja
- Statistički metod
- Metod ankete
- Metod naučnog posmatranja
- Metod eksperimenata
- Metod komparacije – upoređivanja
- Case Study metoda
- Ekspertska metoda.

3.2.1. METOD MERENJA

Merenjima se upoređuje nepoznata i poznata jednorodna veličina. Primera radi, merenje dužine se vrši tako što se nepoznata dužina poredi sa poznatom dužinom – etalomom (metar, pantljička, lenjir). U nedostatku opšte prihvaćene veličine (etalona, standarda) koriste se relativna poređenja nepoznatih veličina. Na primer, ne znamo dužinu deonice puta, ali se poređenjem utvrđuje da li je manja od dužine druge deonice. U bezbednosti saobraćaja, primenjuje se metod merenja. Mere se različite veličine. Kao jednostavna merenja u bezbednosti saobraćaja možemo navesti: merenja koja se svode na brojanja (broj nezgoda, saobraćajni protok, broj nastradalih u nezgodama itd.) ili prava merenja (količina pojedinih otrova u izduvnim gasovima ili vazduhu, brzine kretanja vozila, širine puta, radijusi krivina itd.). Međutim, posebnu pažnju zaslužuje merenje nivoa bezbednosti saobraćaja. Danas se koriste različiti metodi merenja bezbednosti saobraćaja, ali nema opšte prihvaćenog metoda merenja. Pri tome se koriste direktni i indirektni, apsolutni i

⁷ www.paragraf.rs

relativni pokazatelji bezbednosti saobraćaja. Pokazatelji se koriguju i u zavisnosti od konkretnih uslova i ciljeva istraživanja itd. Zbog nedostatka opšte prihvaćenog etalona – mera, često se merenje vrši tako što se upoređuju nepoznate veličine sa repnim veličinama. Izbor repne vrednosti je jedno od osetljivih pitanja koje se mora rešiti pre ili u toku istraživanja.

3.2.2. STATISTIČKI METOD

Statistički metod je nezaobilazan metod u istraživanjima bezbednosti saobraćaja i podrazumeva obradu uzoraka. Saobraćajne nezgode, a posebno konflikti u saobraćaju su pogodne za primenu statističkog metoda zbog svoje masivnosti (statistika se oslanja na zakone velikih brojeva) i numeričkih obeležja kojima se mogu opisivati (broj nastradalih, broj nezgoda itd.). Primena statističkog metoda, a posebno tačnost zaključaka, zavise od načina formiranja uzorka i njegovog kvaliteta. Posebno su korisni slučajni i stratifikovani uzorci. Zaključci su bolji ako su uzorci veći i bolje predstavljaju celinu (reprezentativni uzorci). Za potrebe istraživanja bezbednosti saobraćaja, u našim uslovima, mogu se koristiti različite baze podataka. Jedinstveni informacioni sistem (JIS) MUP-a je baza podataka o svim evidentiranim saobraćajnim nezgodama kod kojih je vršen uvi- đaj. Neposredno posle saobraćajne nezgode policija popunjava statistički upitnik o saobraćajnoj nezgodi (policijski izveštaj) koji obuhvata unapred određene podatke o mestu nezgode, o putu, o vremenu, o vozilima, o licima i o samoj nezgodi. Ranije su se podaci vodili samo ručno. Posle uvođenja računara, ovi podaci se unose u jedinstvenu automatsku bazu podataka o saobraćajnim nezgodama. Ove baze podataka obuhvataju ona obeležja saobraćajnih nezgoda koja su evidentirana u SN –upitniku. Uzroci su vrlo pouzdani za analizu spoljnih obeležja saobraćajne nezgode koja su se mogla pouzdano vrlo pouzdani za analizu spoljnih obeležja saobraćajne nezgode (fenomenološka analiza). Međutim, ovi uzorci nisu kvalitetni za detaljnu analizu okolnosti nastanka nezgode, za preciznu analizu mesta kontakta, brzina učesnika u nezgodi, za analizu propusta itd. (etiološke i druge analize). Dnevni policijski izveštaji obuhvataju osnovne podatke i opis događaja za sve saobraćajne nezgode koje su prijavljene MUPu. Izveštaji iz zdravstvenih ustanova pružaju kvalitetnije podatke o povredama učesnika u saobraćajnim nezgodama. Međutim, ove evidencije nisu organizovane, niti uvezene u jedinstveni informacioni sistem. Danas su i na međunarodnom planu uspostavljene kvalitetne baze podataka. Pored baza koje se formiraju na osnovu sabiranja i korekcija nacionalnih baza podataka, važno je

napomenuti da postoje i posebne baze podataka o saobraćaju i saobraćajnim nezgodama. O značaju ovih baza koje se formiraju na osnovu sabiranja i korekcija nacionalnih baza podataka, važno je napomenuti da postoje i posebne baze podataka o saobraćaju i saobraćajnim nezgodama. O značaju ovih baza govori i podatak da ih podržavaju OECD, UN, EU, CEMT i druge institucije.

3.2.3. METOD ANKETE, UPITNIKA I INTERVJUA

Anketa naučni metod koji se sastoji u ispitivanju okolnosti pojedinačnih slučajeva. Pri tome se koriste sledeće tehnike: upitnik, intervju, skale procene i testovi. Anketa i intervju u bezbednosti saobraćaja koriste se za selekcije kod prijema vozača, za određena ispitivanja ili prikupljanje podataka o saobraćajnim nezgodama. Među najvažnije metode, koje upotrebljavamo u svrhu postizanja saznanja o stavovima ljudi, su metode, koje upotrebljavamo u svrhu postizanja saznanja o stavovima ljudi, su metode posmatranja i samoposmatranja, metode intervjua, ankete i upitnika. Metoda anketiranja je postupak kojim se na temelju anketnog upitnika istražuju i prikupljaju podaci, informacije, stavovi i mišljenja o predmetu istraživanja.

3.2.4. METOD TESTIRANJA

Testiranje je vidljivo kod selekcije vozača prilikom polaganja vozačkog ispita i zdravstvenog pregleda. Svakom ispitaniku treba dati ista uputstva, isti broj pitanja i isto vreme rešavanja testa. Ograničena vrednost ove metode je ta što kvalitet tačnosti i primenljivost rezultata zavise od kvaliteta testa, kvaliteta obrade i analize naučnog objašnjenja. Novi način testiranja obavlja se na konzolama, najsavremenijem postojećem sistemu kojim je moguće odrediti psihički profil ličnosti.

Cilj testiranja je da se izvrši optimalna selekcija kadrova radi poboljšanja saobraćajne kulture i podizanja nivoa usluge. Konzolom je omogućeno i da se ustanovi sklonost ka rizicima u saobraćaju, provere psihomotoričke sposobnosti, agresivnost u vožnji, skoncentrisanost na vožnju i sagledavanje saobraćajnih situacija. Visoka ugroženost učesnika u saobraćaju, prema mišljenju institucija koje se staraju o obezbeđenju uslova za bezbedno odvijanje saobraćaja na putevima, uzrokovana je nedovoljnom i loše sprovedenom obukom i proverom obučenosti kandidata za

vozače koja se obavlja u auto školama. Zato su u izmenjenom Zakonu o bezbednosti saobraćaja na putevima propisanje primene u organizaciji obuke i sprovođenju vozačkih ispita, da bi se stanje popravilo. Paralelno sa tim pooštrene su sankcije za prekršaje u saobraćaju i uvedene su dodatne mere za sankcionisanje najopasnijih ponašanja u upravljanju automobilom. Uvedena je probna dozvola sa određenim ograničenjima za vozače početnike i mera privremenog oduzimanja odnosno poništavanja vozačke dozvole, onim vozačima koji u roku od 2 godine, naprave veći broj prekršaja tj. kojima se dodeli više od 18 kaznenih poena. Ti vozači se upućuju na seminar za vaspitanje i obrazovanje vozača, a nakon toga kad polože ispit vraća im se oduzeta dozvola. Ove mere važe i za vozače instruktore. Vozači se prema broju izrečenih kaznenih poena svrstavaju u nepažljive, rizične i nepodobne i prema njima se preduzimaju dodatne preventivne mere. Vozači kojima se zbog izrečenih kaznenih poena oduzme vozačka dozvola za njeno ponovno sticanje moraju putem seminara rehabilitacije steći dodatno znanje i veštine i ispuniti propisane uslove da bi je ponovo dobili. Oni kojima se četiri puta izrekne mera oduzimanja dozvole trajno gube svojstvo vozača.

3.2.5.METOD POSMATRANJA

Posmatranje je metod prikupljanja činjenica. Naučno posmatranje mora biti isplanirano, sistemsko, precizno, sprovedeno pod uslovima koji obezbeđuju realne rezultate. Posmatranje može biti:

- neposredno i posredno kao i
- pojedinačno i masovno.

Ovde je bitno da posmatrač ne utiče na pojavu koja se posmatra. Metod posmatranja se najčešće koristi za utvrđivanje učestalosti ili rasprostranjenosti neke (uočljive) pojave. Za razliku od nesistemskog (svakodnevnog) posmatranja, posmatranje kao metod prikupljanja primarnih podataka ima tri bitne karakteristike sistematskog posmatranja:

1. Ono je sistematski planirano, organizovano i usmereno na specifične ciljeve istraživanja.
2. Rezultati posmatranja događaja, pojava i procesa sistematski se registruju.

3. Rezultati posmatranja se pažljivo proveravaju i kontrolišu radi saznanja o potpunosti i verodostojnosti sprovedenog postupka posmatranja i vrednosti dobijenih podataka.

Zahvaljujući ovim karakteristikama (sistematsko planiranje, sistematsko beleženje podataka, mogućnost kontrole dobijenih rezultata), metod posmatranja podataka svrstava se u naučne metode istraživanja. Postupak posmatranja može da se klasifikuje na više načina. Kinar i Tejlor, na primer, klasifikuju posmatranje na sledećih pet načina:

1. prirodno naspram pronalazačkog,
2. prikriveno naspram neprikrivenog,
3. strukturno naspram nestrukturnog,
4. direktno naspram indirektnog,
5. ljudsko naspram mehaničkog.

3.2.6. METOD POREĐENJA I ANALOGIJE

Poređenje primenjujemo za analizu saobraćajnih nezgoda nastalih na određenom prostoru i određenom vremenskom intervalu kao i za analizu nezgoda istih karakteristika ili koje su posledica istih faktora. Za poređenje je najbolje koristiti kontrolnu grupu. Što se tiče analogija koristi već pronađena rešenja za rešavanje konkretnog problema, to se posebno odnosi na: procenu zakonskih mera, unapređenje obuke i provere znanja, kaznene politike, primeni savremene tehnologije u regulisanju saobraćaja i aktivnoj i pasivnoj bezbednosti.

Istraživači i eksperti iz oblasti bezbednosti saobraćaja neprestano se trude da prepoznaju i razumeju uticaj faktora na nastanak saobraćajne nezgode. Razumevanje uticaja faktora na nastanak saobraćajne nezgode od velike je koristi za definisanje strategija i planova bezbednosti saobraćaja. Problem sa kojim se eksperti susreću kod ovakvog pristupa razmišljanja je nepostojanje podataka o svim faktorima i merljivost njihovog uticaja (podaci o ubrzanjima, kočenju, odgovoru vozača na pojedine situacije u saobraćaju, uticaj spoljnih faktora, neposedovanje kompletnih podataka o karakteristikama saobraćajnih nezgoda, učesnicima i svemu onome što predstavlja uzročno – posledičnu vezu nastanka nezgode). Otuda se veliki broj

naučnih radova i studija zasniva na utvrđivanju uticaja faktora na nastanak određenog broja nezgoda na nekom geografskom prostoru (deonicama puta, raskrscima) tokom nekog specifičnog perioda vremena (sedmice, meseca, godine, decenije).

Višegodišnje praćenje i analiza vremenske distribucije saobraćajnih nezgoda omogućava očuvanje trendova kretanja. Mesečna raspodela je od značaja za prepoznavanje i praćenje sezonskih oscilacija i izradu planova rada na nivou godine. Raspodela nezgoda po danima u toku godine ili po danima u toku sedmice utiče na planiranje rada u toku dana. S obzirom na domen analize, vremenske serije mogu se analizirati u vremenskom i frekventnom domenu. Analiza vremenskih serija koristi se u cilju postizanja što je moguće boljeg uvida u stanje saobraćajnih nezgoda u posmatranom regionu ili zemlji. Sledeći korak predstavlja predviđanje nekog budućeg stanja s ciljem minimiziranja broja saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom.

3.2.7. CASE STUDY METODA

Ma koliko bilo značajno analizirati reprezentativne uzorke, analizu odabranih primera nije moguće zameniti drugim metodama. Na primer, kada se izvrši tipizacija saobraćajnih nezgoda ili konflikata u saobraćaju, neophodno je izvršiti studiju odabranih primera (CASE STUDY). Pri tome se posebno analizira: ko je i kako stvorio opasnu situaciju, ko je i kako mogao izbeći saobraćajnu nezgodu i ko je i kako doprineo veličini posledica. Osnovni smisao je da se precizno definišu problemi, kako bi se mogli rešavati. Veoma je značajno u istraživačke timove uključiti eksperte sa bogatim iskustvom u razmatranju i razjašnjavanju saobraćajnih nezgoda.

3.2.8. EKSPERTSKA METODA

Kod istraživanja u bezbednosti saobraćaja, veliku pomoć mogu pružiti eksperti, a posebno pri izboru optimalnih kontramera. Među ekspertima bi se morali naći posebno oni koji obrađuju i analiziraju saobraćajne nezgode (stručnjaci iz policije, sudije, tužioci i sudski veštaci), koji projektuju saobraćajnice, objekte velike atrakcije i režim saobraćaja. Na osnovu profesije, iskustva i drugih obeležja eksperata trebalo bi vršiti ponderisanje njihovih odgovora. Eksperti

moгу pomoći u izboru optimalnih kontramera, a posebno ako se prethodno upoznaju sa rezultatima istraživanja. Tada će njihovi stavovi biti kvalitetniji.⁸

3.3. ULOGA I ZNAČAJ KONTROLE SAOBRAĆAJA

Kontrola saobraćaja treba da doprinese postizanju društvene discipline i pravilnom korišćenju uske površine koje je društvo namenilo za odvijanje saobraćaja. Da bi shvatili ulogu i značaj kontrole saobraćaja moraju se sagledati svi elementi, sadržaji i specifičnosti koje se karakterišu sledećim:

- kontrola saobraćaja je veoma bogata raznovrsnim sadržajima i aktivnostima;
- usmerena je na veliki broj faktora bezbednosti saobraćaja (svim vrstama učesnika u saobraćaju, vozilima, putevima, a u određenoj meri i prirodnim faktorima, a ne samo prema jednom faktorom);
- širokim spektrom aktivnosti stvara mnoštvo dodirnih tačaka u svim oblastima saobraćaja;
- kontrola je skupa mera i zahteva angažovanje velikog broja ljudi i skupe tehnike;
- mesto sprovođenja kontrole saobraćaja vezano je za same činioce saobraćajnog sistema Vozač-Vozilo-Put, te tako otkriva i druge uzročnike saobraćajnih nezgoda;
- vreme sprovođenja ove mere je permanentno odnosno može biti ukoliko se za to ima snage;
- metodologija sprovođenja kontrole je raznovrsna i složena zbog sprovođenja velikog broja različitih aktivnosti;
- efikasnost kontrole saobraćaja u velikoj meri zavisi od toga koliko su organi koji je sprovode stručni i obrazovani, a sa druge strane i disciplinovani u obavljanju ove delatnosti. U oceni efikasnosti kontrole saobraćaja takođe važan parametar predstavlja kvalitet i kvantitet u organizovanju sistema kontrole saobraćaja i to:

⁸ Inić, M., Jovanović, D., Propisi u oblasti saobraćaja, Novi Sad, 2009.

- kvalitet u smislu kontrole tačno određenih subjekata, planski odabranih u tačno određenom vremenskom periodu gde bi kontrola postigla svoju svrhu i cilj;
- kvantitet u organizovanju kontrole saobraćaja ima značajnu ulogu kako zbog velikog broja subjekata i objekata kojima je ona sprovodi, tako i zbog vremena trajanja kontrole koja je upravo srazmerna kvantitetu.

Iako se radi o prevashodno preventivnoj meri, zbog toga što ima ljudi koji nemaju dovoljan nivo znanja i kulture da poštuju društvene norme, slobode i prava drugih, kontrola saobraćaja ima i represivna obeležja.

Na kontrolu, njenu sadržinu i usmerenost, i posebno uslove u kojima se sprovodi, negativno se odražava zastarelost infrastrukture, nedosledna provera tehnike ispravnosti vozila kao i starost vozila u saobraćaju, propusti koji su posledica nefunkcionalnih mera i propisa u saobraćaju, nedovoljne i nepotpune, ljudi za učešće u saobraćaju itd.

Takođe postoji i niz drugih mera čiji koreni neefikasnosti leže u nedovoljnoj organizovanosti, pripremljenosti i sposobnosti društva da se udovolji zahtevima savremenog saobraćaja, a koji su uočljivi tek pri kvalitetnom sprovođenju kontrole saobraćaja.

Razvoj saobraćaja dovodi do uslozňjavanja zadataka i potrebe šireg angažovanja u okviru kontrole saobraćaja. Stoga na ovim poslovima neophodno je angažovanje visokoobrazovanih i stručnih kadrova.⁹

3.4. AKTIVNOSTI I MERE KOJE SE SPROVODE KROZ KONTROLU

Iz veoma velikog sadržaja jedan broj mera i aktivnosti kroz kontrolu saobraćaja sprovodi se neposredno i potpuno. Efekti po bezbednost saobraćaja ovog dela sadržaja i aktivnosti, pre svega, zavise od same kontrole, njenog pravilnog sadržajnog, vremenskog i prostornog usmeravanja na pojave i ponašanja zbog kojih najčešće nastaju saobraćajne nezgode. U ovaj deo sadržaja kontrole između ostalog spada:

- preduzimanje mera radi sprečavanja nezgoda;

⁹ Kolarić, N., Menadžment u saobraćaju, Beograd, 2007.

- nadzor nad poštovanjem propisa od strane učesnika u saobraćaju;
- kontrola vozila (isprava i tehnička ispravnost);
- kontrola vozača (vozačka dozvola, psihofizička sposobnost za upravljanje vozilom);
- sprečavanje prekršaja;
- otkrivanje prekršaja;
- vršenje uviđaja;
- preduzimanje raznih aktivnosti radi obezbeđenja urednog i bezbednog odvijanja saobraćaja;
- obezbeđenje prevoza opasnih materija;
- obezbeđenje vanrednih prevoza.¹⁰

3.5. ZAVISNOST EFEKATA DRUGIH MERA OD KONTROLE SAOBRAĆAJA

Da bi efekti kontrole saobraćaja bili veći neophodno je nastojati da se kroz kontrolu stave najopasnija ponašanja učesnika u saobraćaju. Struktura otkrivenih prekršaja trebalo bi više da odgovara strukturi grešaka-ponašanja zbog kojih nastaju saobraćajne nezgode. Struktura ponašanja koja su stavljena pod udar društvene represije nepovoljna (sama činjenica da se prekršaji detaljnije ne evidentiraju po strukturi govori da se o ovome ne vodi dovoljno računa). Dozvoliti da nezgode nastaju zbog jednih a kažnjavati zbog drugih ponašanja ne umanjuje samo efekte kontrole nego predstavlja i zloupotrebu moći od strane onih koji su ovlašćeni da ovu meru sprovode.¹¹

¹⁰ Lipovac, K., Bezbednost saobraćaja, Beograd, 2008.

¹¹ www.kg.ap.sud.rs

3.6. ORGANIZACIJA I FUNKCIONISANJE KONTROLE BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Organizacija ima za cilj da, sa stručnog aspekta, preporuči najbolji oblik organizacije poslova kontrole svih činioaca vezanih za bezbednost saobraćaja, način izbora kadrova, i njihovo stručno izgrađivanje i usavršavanje, planiranje, efikasno vršenje poslova kao i da predloži kriterijume za utvrđivanje brojnog stanja ljudstva potrebnog za obavljanje ove delatnosti.

Osnovni pristup koji karakteriše postupke pri radu u okviru delatnosti kontrole bezbednosti saobraćaja može se podeliti na sledeće faze:

- Praćenje stanja bezbednosti saobraćaja, analiza podataka o saobraćajnim nezgodama, ugrožavanje bezbednosti saobraćaja;
- Selekcija, obrada i analiza relevantnih podataka (informacija i činjenica);
- Projektovanje mera i aktivnosti;
- Organizacija intenzitet i obim kontrole bezbednosti saobraćaja;
- Realizacija odabranih mera i aktivnosti;
- Praćenje efekata sprovedenih mera.¹²

3.7. UGROŽAVANJE JAVNOG SAOBRAĆAJA

Razvojem tehničko-tehnoloških dostignuća, došlo je do situaciju da se proširuje okvir rizičnih okolnosti koje mogu da nastanu u odnosu na telo i imovinu. Tako se u okviru savremenih krivičnih zakonodavstava unose i odredbe koje kao objekt krivičnopravne zaštite imaju bezbednost javnog saobraćaja.

Da bi se postiglo zadovoljavajuće stanje u javnom saobraćaju neophodno je da se eventualni nedostaci u okviru jednih mera nadomeste drugim merama. U takvoj situaciji se našlo i naše zakonodavstvo prilikom definisanja normi, jer je imalo kao zadatak da putem pravnih normi

¹² Kolarić, N., Menadžment u saobraćaju, Beograd, 2007.

nadoknadi nedostatak materijalnih sredstava koja bi poboljšala stanje saobraćajne infrastrukture i samih vozila. Međutim, bez obzira na materijalno stanje javnog saobraćaja i njegove nedostatke, primarni zadatak pravnih normi je delovanje na društvene faktore, u ovom slučaju na svest učesnika u saobraćaju, čime bi se smanjio broj saobraćajnih delikata tj. ljudskog faktora kao uzroka saobraćajnih nesreća.¹³

3.8. PROBLEMI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA NA PUTEVIMA U SRBIJI I SVETU

Javni saobraćaj je neohodan uslov za funkcionisanje kako pojedinca tako i društva u celini. Međutim, saobraćaj prouzrokuje i niz problema od kojih su svakako najznačajnije saobraćajne nezgode sa ljudskim žrtvama, povređenim licima i materijalnom štetom.

U globalnom statusnom izveštaju Svetske zdravstvene organizacije o bezbednosti drumskog saobraćaja iz 2009. godine, navodi se da svake godine u svetu, gine više od 1,2 miliona ljudi dok se procenjuje da između 20 i 50 miliona biva povređeno u saobraćajnim nezgodama. Na listi deset glavnih faktora koji doprinose mnogim bolestima širom sveta, povrede u saobraćaju na putu nalaze se na devetom mestu. Po proceni Svetske zdravstvene organizacije ako se postojeći trend saobraćajnih nezgoda nastavi, povrede u saobraćaju na putu će do 2030. godine zauzeti peto mesto umesto dosadašnjeg devetog.

Do 2001. godine, godišnje je na putevima u Republici Srbiji ginulo znatno više od 1.000 ljudi u saobraćajnim nezgodama. Samo u toku 2001. godine, na putevima u Srbiji je poginulo 1.275 lica. U periodu nakon 2002. godine uspostavljen je trend godišnjeg broja poginulih ispod 1.000 ljudi, tj. taj broj se u posmatranom periodu kretao između 810 i 968 poginulih. U poslednjoj dekadi posmatrano u odnosu na 2001. godinu, Srbija je uspela da ostvari smanjenje broja poginulih u saobraćajnim nezgodama skoro za 50%, što je bio cilj i Evropske unije u periodu od 2001. do 2010. godine.

¹³ Lipovac, K., bezbednost saobraćaja, Beograd, 2008.

3.9. INDIKATORI BEZBEDNOSTI SAOBRAĆAJA

Za ocenu stanja i tendencija u bezbednosti saobraćaja tradicionalno se koriste direktni pokazatelji bezbednosti saobraćaja, koji se između ostalog nazivaju i konačni izlazi. Od direktnih pokazatelja, najčešće su u upotrebi pokazatelji koji numerički predstavljaju saobraćajne nezgode i posledice nezgoda. Sa druge strane, indirektni pokazatelji značaj u definisanju stanja i tendencija u bezbednosti saobraćaja nalaze u pokušajima da se odgovori na pitanje "Da li se mogu nezgode i posledice nezgoda predvideti nekim drugim pokazateljem koji nije u direktnoj vezi sa nezgodama i posledicama tih nezgoda?", odnosno "Da li se može ocenjivati bezbednost saobraćaja i pre događanja prve saobraćajne nezgode, odnosno bez poznavanja podataka o nezgodama i njihovih posledica?". Zbog shvatanja značaja ove problematike, u svetu su u poslednjoj deceniji razvijeni, ali se i dalje razvijaju modeli, koji koriste i indirektno pokazatelje bezbednosti saobraćaja (npr. konflikti, ponašanje učesnika u saobraćaju, kvalitet voznog parka, kvalitet infrastrukture i sistema, ...) u svrhu preciznog definisanja stanja i tendencija u bezbednosti saobraćaja.¹⁴

Kako se utvrđivanje stanja i tendencija u bezbednosti saobraćaja korišćenjem indikatora bezbednosti saobraćaja može sprovesti i pre nego što se dogode saobraćajne nezgode to se ovakav način smatra proaktivnim sa jedne strane, a sa druge strane humanim. Naime, mogu se uočiti eventualni problemi ne čekajući žrtve saobraćajnih nezgoda i odgovarajućim izmenama u sistemu može se delovati na poboljšanje funkcionisanja sistema bezbednosti saobraćaja. Uspostavljanje i praćenje indikatora treba da unapredi praćenje postojećeg stanja zaštitnog sistema bezbednosti saobraćaja, brzo praćenje i merenje efekata pojedinih mera i aktivnosti i međusobno poređenje. Ako izmerene vrednosti indikatora bezbednosti saobraćaja ukazuju na urgentnost i potrebu delovanja u određenoj oblasti bezbednosti saobraćaja, nakon toga sledi i definisanje, odnosno predlog mera.

Najčešće korišćeni indikatori bezbednosti saobraćaja su indikatori koji se odnose na ponašanje učesnika u saobraćaju i to konkretno na ponašanje vozača. U tom smislu najveću korelaciju sa

¹⁴ Petrović Lj., Transport opasne robe u drumskom saobraćaju, Beograd, 2010.

konačnim izlazima imaju indikatori bezbednosti saobraćaja koji se odnose na upotrebu zaštitnih sistema (sigurnosni pojasevi, sistemi dečije zaštite, zaštitne kacige itd.), na poštovanje ograničenja brzine, na vožnju pod uticajem alkohola, itd.¹⁵

4. RAZVOJNE FAZE UPRAVLJANJA SAOBRAĆAJNIM SISTEMOM

Razvoj strukture saobraćajnog sistema jasno je pokazao, pogotovo u privredno razvijenim zemljama drugom polovinom XX veka, da saobraćaj predstavlja prvi opšti uslov normalnog toka celokupnog života društva i njegovog ekonomskog razvoja. Ova činjenica nedvosmisleno je upozorila na nužnost planskog, svesnog i savesnog usmeravanja razvoja saobraćaja, te da obezbeđenje normalnog funkcionisanja saobraćaja mora biti primarni deo ekonomske i socijalne politike države. Snažne argumente za određivanje ovakvog položaja saobraćaju u društvenom razvoju, ekonomskoj i razvojnoj politici, predstavljaju uzroci i posledice dosadašnjeg razvoja strukture saobraćajnog sistema kao sektora privrede koje je primoralo, na prvom mestu, privredno i saobraćajno već razvijene države da menjaju svoj pređašnji odnos prema saobraćaju kao i orijentaciju u razvoju strukture saobraćajnih grana.

Ovo isto upozorenje odnosi se i na zemlje u razvoju koje bi trebalo da razvoj saobraćaja blagovremeno usmere kako bi na vreme otklonile one uzroke koji su u razvijenim zemljama već proizveli brojne negativne posledice. Razvoj saobraćaja, istorijski posmatrano, prošao je do sada kroz tri faze koje su izazvale tri revolucije u saobraćaju, a time i tri etape u razvoju odnosa države i društva prema saobraćaju u domenu upravljanja saobraćajnim sistemom.

Prva revolucija u saobraćaju izazvana je pronalaskom parne mašine i njenom primenom u železničkom saobraćaju, pa je na taj način omogućen razvoj železnice kao masovne i snažne transportne organizacije. Svojom ulogom i značajem za privredu i društvo, železnica je postala veoma jak instrument ekonomske i socijalne politike države. Uloga železnice u privredi davala je imperativ državne intervencije u regulisanju odnosa između železnice i potreba privrede i društva, u kojima je železnica te potrebe morala zadovoljiti bez obzira na svoje komercijalne interese.

Prema tome, u ovoj etapi razvoja saobraćajno tržište karakteriše monopolski položaj železnice. Železnica je bila jedina masovna kontinentalna grana saobraćaja, bila je državno preduzeće i

¹⁵ www.gpfis.rs

njome je, sledstveno tome, upravljala država. U prvoj etapi, razvoj organizacije saobraćaja svodio se, dakle, na odnos države prema železnici.¹⁶

Druga revolucija u saobraćaju otpočinje pronalaskom motora s unutrašnjim sagorevanjem i njegovom primenom u saobraćaju. To dovodi do naglog razvoja drumskog i vazdušnog saobraćaja, s jedne strane, i strukturnih promena u privrednom i demografskom razvoju koje su, stimulišući razvoj ovih novih grana saobraćaja, paralelno uticale na menjanje uloge železnice i proširenje strukture saobraćajnog sistema, s druge strane. Ove mlade grane saobraćaja dobijaju primarno mesto u investicionoj politici kao i u razvoju saobraćajne infrastrukture. Razvoj motorizacije odvija se bez kontrole društva, a železnica se i nadalje tretira kao javna služba. Ona se konkurencijom potiskuje u drugi plan i nastupa period njene demonopolizacije na saobraćajnom tržištu, kao i njenog zaostajanja u tehničkom razvoju i razvojnoj politici.

Ovakvo ponašanje države u upravljanju razvojem strukture saobraćajnog sistema imalo je značajne negativne posledice po privredu i društvo. Sadržaj i težina tih posledica pokazali su da se razvoj strukture saobraćajnog sistema ne može prepuštati isključivom delovanju ekonomskih zakona tržišta u podeli rada na saobraćajnom tržištu. U saobraćajno ekonomskoj teoriji formira se stav da država svoj odnos prema železnici mora proširiti i na regulisanje odnosa između ostalih saobraćajnih grana na tržištu tokom njihovog razvoja. Naime, u proširenoj strukturi saobraćajnog sistema moderna privreda sve više zavisi od modernog saobraćaja, pa stoga država mora aktivno da utiče na odnose u oblasti saobraćaja.¹⁷

Ukoliko je razvijenija struktura privrede, utoliko je intenzivniji i razvoj strukture saobraćajnog sistema. Prema tome, ovu etapu karakteriše dvojni odnos države prema železnici, gde se ona tretira i kao privredna saobraćajna organizacija u konkurenciji sa ostalim mladim granama saobraćaja i kao instrument države u realizaciji ekonomske i socijalne politike. Železnica funkcioniše pod nejednakim ekonomskim i tehničkim uslovima u odnosu na ostale grane, dok država, istovremeno, prema tim novim granama saobraćaja zauzima potpuno liberalan stav.

Treća revolucija u saobraćaju započinje razvojem integralnog transporta u tehnologiji transportnog procesa i označava novu etapu u razvoju organizacije upravljanja saobraćajnim sistemom. Razvoj saobraćaja teče sve ubrzanijim tempom, a uticaj stihijskog razvoja strukture

¹⁶ www.seetoint.org

¹⁷ Mekdonald, M., Segmentiranja tržišta, Beograd, 2003.

saobraćajnog sistema, nekontrolisanim razvojem motorizacije, izaziva negativne posledice na energetska situaciju, kvalitet životne sredine, bezbednost saobraćaja, brzinu putovanja i mobilnost stanovništva i upozorava na nužnost menjanja organizacije u razvoju strukture saobraćajnog sistema.

Ekonomski razvijene zemlje sve intenzivnije menjaju odnos države prema saobraćaju i politici razvoja saobraćajnog sistema. Usvajaju se orijentacije na reafirmaciju železnice ubrzanom modernizacijom i elektrifikacijom pruga, a u saobraćajno-ekonomskoj teoriji javljaju se novi modeli koordinacije saobraćaja i mera države u regulisanju odnosa između saobraćajnih grana na saobraćajnom tržištu. Razvoj integralnog transporta motiviše na ovu novu orijentaciju razvojem multimodalnih oblika kooperacije i integracije preduzeća različitih saobraćajnih grana.¹⁸

4.1. FUNKCIJE DRŽAVE U UPRAVLJANJU SAOBRAĆAJNIM SISTEMOM

U saobraćajno-ekonomskoj literaturi funkcije države u upravljanju saobraćajnim sistemom, kao mere koordinacije saobraćaja, sistematizovane su na sledeći način:

1. investicione funkcije usklađivanja razvoja saobraćaja s potrebama privrede i društva;
2. funkcije koordinacije odnosa između saobraćajnih grana na saobraćajnom tržištu; i 3. ekonomske funkcije izjednačavanja uslova konkurencije.

Druga revolucija u saobraćaju otpočinje pronalaskom motora s unutrašnjim sagorevanjem i njegovom primenom u saobraćaju. To dovodi do naglog razvoja drumskog i vazdušnog saobraćaja, s jedne strane, i strukturnih promena u privrednom i demografskom razvoju koje su, stimulišući razvoj ovih novih grana saobraćaja, paralelno uticale na menjanje uloge železnice i proširenje strukture saobraćajnog sistema, s druge strane. Ove mlade grane saobraćaja dobijaju primarno mesto u investicionoj politici kao i u razvoju saobraćajne infrastrukture.

Treća revolucija u saobraćaju započinje razvojem integralnog transporta u tehnologiji transportnog procesa i označava novu etapu u razvoju organizacije upravljanja saobraćajnim

¹⁸ Cvetković, N., Kotlica, S., Nova ekonomija u svetu koja se menja, Beograd, 2007.

sistemom. Razvoj saobraćaja teče sve ubrzanijim tempom, a uticaj stihijskog razvoja strukture saobraćajnog sistema, nekontrolisanim razvojem motorizacije, izaziva negativne posledice na energetska situaciju, kvalitet životne sredine, bezbednost saobraćaja, brzinu putovanja i mobilnost stanovništva i upozorava na nužnost menjanja organizacije u razvoju strukture saobraćajnog sistema.

Ekonomski razvijene zemlje sve intenzivnije menjaju odnos države prema saobraćaju i politici razvoja saobraćajnog sistema. Usvajaju se orijentacije na reafirmaciju železnice ubrzanom modernizacijom i elektrifikacijom pruga, a u saobraćajno-ekonomskoj teoriji javljaju se novi modeli koordinacije saobraćaja i mera države u regulisanju odnosa između saobraćajnih grana na saobraćajnom tržištu. Razvoj integralnog transporta motiviše na ovu novu orijentaciju razvojem multimodalnih oblika kooperacije i integracije preduzeća različitih saobraćajnih grana.¹⁹

5. RIZIK U SAOBRAĆAJU

Povećan rizik od prouzrokovanja štete prilikom upotrebe motornih vozila u saobraćaju opredelio je zakonodavca da na specifičan način normira pravila o naknadi štete u ovoj oblasti. Pored toga što su motorna vozila po svojoj pravnoj prirodi, opasne stvari, te se kod pitanja odgovornosti za štetu prouzrokovanu upotrebom istih primenjuje institut objektivne odgovornosti, zauzet je stav o potrebi da se propišu imperativne norme o obaveznom osiguranju vlasnika i korisnika motornih vozila od autoodgovornosti, tj od odgovornosti za štetu koja motorna vozila pričinje trećim licima u vezi sa njihovom upotrebom.

Dakle, za razliku od opštih pravila o naknadi štete, u oblasti saobraćaja se pored odgovornog lica-štetnika pojavljuje i društvo za osiguranje sa kojim je isti zaključio Ugovor o obaveznom osiguranju, tako da oštećeni svoj zahtev za naknadu štete može uperiti i prema njemu bilo neposredno bilo uz utuženje štetnika. Ovo praktično znači da čak i ako osiguranik izgubi prava po osnovu zaključenog ugovora o osiguranju (npr. vozio je u alkoholisanom stanju) društvo za osiguranje ne može prema oštećenom da ističe da nije dužno da naknadi pričinjenu štetu nastalu

¹⁹ www.bis.org

tom prilikom. Ono će isplatiti štetu oštećenom, ali će u posebnom postupku regresa od štetnika naplatiti ceo isplaćeni iznos sa kamatom kao i svim eventualnim troškovima.²⁰

Treba reći da je obaveza društva za osiguranje prema trećem licu ogranična sumom osiguranja, odn. osiguranom sumom važećom na dan nastanka šetnog događaja, osim ako nije ugovorena viša suma. Suma osiguranja odn. osigurana suma predstavlja maksimalnu obavezu društva za osiguranje po jednom šetnom događaju. U slučaju da pričinjena šteta prelazi ovaj iznos oštećeni će svoje pravo na naknadu razlike u šteti morati da ostvari neposredno od štetnika.

Jasno je da je na ovaj način pružena zaštita kako oštećenom, koji može svoja potraživanja po osnovu naknade štete direktno da naplati od solventnog osiguravajućeg društva, tako i samim korisnicima i vlasnicima motornih vozila za koje osiguravajuće društvo sa kojim su zaključili Ugovor o obaveznom osiguranju preuzima odgovornost, odn. pokriva štetu koja je nastala u vezi sa upotrebom motornog vozila, pod uslovom da nisu svojom krivicom izgubili pravo iz ugovora.²¹

6. ZAKON O OBAVEZKOM OSIGURANJU U SAOBRAĆAJU

Donošenjem Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju napravljen je iskorak u smislu pravne regulative u ovoj oblasti u našoj zemlji, tako da su neki od osnovnih instituta postavljeni na jasan i precizan način. Napominjemo da sam Zakon ima rešenja čija je primena uslovljena danom pristupanja Republike Srbije Evropskoj uniji dok su opet neka rešenja vezana za dan pristupanja Svetskoj trgovinskoj organizaciji, što iskazuje jasnu težnju zakonodavca da se i u naše pozitivno pravo unesu standardi koji su opšteprihvaćeni u svetu. Iz tog razloga ovaj tekst će se pretežno baviti pitanjima realizovanja prava na naknadu štete u saobraćaju po trenutno aktuelnim rešenjima Zakona. U daljem tekstu će se za isti koristiti skraćenica ZOOS.

ZOOS najpre određuje svoj predmet i daje autentično tumačenje osnovnih pojmova koji se koriste u njemu. Tako pojam vlasnika prevoznog sredstva proširuje i na korisnike istih, tj. pravna

²⁰ www.vts.edu.rs

²¹ Božić, V., *Ekonomika saobraćaja*, Beograd, 2009.

ili fizička lica koja voljom vlasnika koriste prevozno sredstvo, kao i na druga lica na koje je registrovano neko od prevoznih sredstava u skladu sa zakonom. Pod prevoznim sredstvom se smatra motorno vozilo, vazduhoplov, čamac i drugo prevozno sredstvo utvrđeno zakonom kojim se uređuje odgovarajuća vrsta saobraćaja, s tim što motorno vozilo obuhvata i priključno vozilo. Pojam oštećenog se široko tumači tako da se pod istim smatra svako lice koje ima pravo na naknadu štete na osnovu ovog zakona. Ovakav pristup se zadržava i kod definisanja pojma saobraćajne nezgode te se ista definiše kao događaj u kome je nastala šteta zbog upotrebe prevoznog sredstva. Uređen je i pojam „odgovorno društvo za osiguranje” pod kojim se smatra društvo za osiguranje sa kojim je vlasnik prevoznog sredstva kojim je prouzrokovana šteta, zaključio ugovor o obaveznom osiguranju.

Napominjemo da se ZOOS ne odnosi na prevozna sredstva Vojske Srbije, što znači da se na njih ne odnose pravila o obaveznom osiguranju u smislu ovog zakona, već se na pitanja u vezi sa nadoknadom štete proizašle njihovom upotrebom primenjuju opšta načela Zakona o obligacionim odnosima.²²

Predviđa se obaveza vlasnika prevoznih sredstava da zakluče Ugovor o obaveznom osiguranju pre nego što prevozno sredstvo stave u saobraćaj, o čemu se izdaje polisa koja predstavlja dokaz o zaključenom ugovoru i koja se predaje organu koji vrši registraciju. Uslovi osiguranja su sastavni deo Ugovora o obaveznom osiguranju i društvo za osiguranje je dužno da ih uruči ugovoraču osiguranja pri zaključenju Ugovora, uz pravilo da ako su neke od njegovih odredbi nepovoljnije od ovog zakona nemaju pravno dejstvo. Obaveza društva za osiguranje iz ugovora o obaveznom osiguranju počinje po isteku dvadeset četvrtog časa od dana koji je u polisi naveden kao početak osiguranja a prestaje po isteku dvadeset četvrtog časa od dana koji je u polisi označen kao dan isteka trajanja osiguranja, ako nije drugačije ugovoreno. Napominjemo da je zakonodavac predvideo dužnost korisnika motornog vozila da za vreme upotrebe motornog vozila ima kod sebe polisu osiguranja, kao i da u slučaju saobraćajne nezgode sa svim učesnicima koji imaju pravo podnošenja odštetnog zahteva po ovom Zakonu, da lične podatke i podatke o obaveznom osiguranju.

Izričito su predviđene sledeće vrste obaveznog osiguranja u saobraćaju, pa tako:

²² www.motorna-vozila.com

- obavezno osiguranje putnika u javnom prevozu od posledica nesrećnog slučaja;
- obavezno osiguranje vlasnika motornih vozila od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima(tzv. osiguranje od autoodgovornosti);
- obavezno osiguranje vlasnika vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima i putnicima;
- obavezno osiguranje vlasnika čamaca od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima.²³

Vlasnici prevoznih sredstava kojima se obavlja javni prevoz putnika dužni su da zaključe ugovor o osiguranju putnika u javnom prevozu od posledica nesrećnog slučaja.

ZOOS izričito predviđa napred navedenu obavezu za vlasnike:

- 1)autobusa kojim se obavlja javni prevoz u gradskom, prigradskom, međugradskom i međunarodnom linijskom i vanlinijskom prevozu;
- 2)autobusa kojim se obavlja prevoz zaposlenih na posao i sa posla;
- 3)autobusa kojim se obavlja prevoz dece i učenika do predškolskih, odnosno školskih ustanova i od predškolskih, odnosno školskih ustanova;
- 4)autobusa za prevoz turista;
- 5)putničkih automobila kojima se obavlja auto-taksi prevoz i „rent-a-kar” vozila;
- 6)šinskih vozila za prevoz putnika;
- 7)svih vrsta plovnih objekata, kojima se na redovnim linijama ili slobodno prevoze putnici, uključujući i krstarenja i prevoz turista;
- 8)svih vrsta „rent-a-kar” plovnih objekata;
- 9)vazduhoplova čija je namena javni avio-prevoz (redovni, čarter, avio-taksi);
- 10)turističkih vazduhoplova koji se koriste za kraće prelete i panoramske letove i „rent-a-kar” vazduhoplova

²³ Petrović Lj., Transport opasne robe u drumskom saobraćaju, Beograd, 2010.

11) kao i za vlasnike drugih prevoznih sredstava, bez obzira na vrstu pogona, kojima se prevoze putnici, uz naplatu prevoza, u vidu registrovane delatnosti.

Zaključenje ugovora, ne isključuje obavezu ovih lica na zaključenja ugovora o osiguranju od autoodgovornosti.

ZOOS je predvideo i obavezu vlasnika napred navedenih prevoznih sredstava iz stava 2, da na vidnom mestu u prevoznom sredstvu i voznoj karti naznače podatke o zaključenom ugovoru o osiguranju, a naročito naziv društva za osiguranje i prava putnika po osnovu tog ugovora.

Putnicima u javnom prevozu, smatraju se:

1) lica koja se nalaze u prevoznom sredstvu kojim se obavlja javni prevoz i koja imaju nameru da putuju, bez obzira da li su kupila voznu kartu ili nisu;

2) lica koja se nalaze u krugu stanice, pristaništa, luke, aerodroma ili u neposrednoj blizini prevoznog sredstva, pre ukrcavanja, koja imaju nameru da putuju;

3) lica koja su obavila putovanje i napustila prevozno sredstvo, a nalaze se u neposrednoj blizini prevoznog sredstva, u krugu stanice, pristaništa, luke ili aerodroma.

4) kao i lica koja imaju pravo na besplatnu vožnju.

ZOOS je izričito predvideo da se putnicima ne smatraju lica kojima je mesto rada na prevoznom sredstvu.

Iznos najniže osigurane sume na koju može biti ugovoreno osiguranje putnika u javnom prevozu od posledica nesrećnog slučaja, po jednom putniku utvrđuje Vlada, na predlog Narodne banke Srbije.

Osigurana suma ne može biti niža od:

1) za slučaj smrti putnika 8.000 evra

2) za slučaj trajnog gubitka opšte radne sposobnosti (invaliditeta) putnika 16.000 evra;

3) za slučaj privremene sprečenosti za rad i stvarnih i nužnih troškova

lečenja putnika 4.000 evra.²⁴

Putnik koga zadesi nesrećni slučaj odnosno određeni korisnik prema uslovima osiguranja u slučaju smrti putnika, ima pravo da zahteva da društvo za osiguranje sa kojim je zaključen ugovor o osiguranju njemu neposredno izvrši svoju obavezu. Dakle, ne mora se prvo obratiti vlasniku motornog vozila koji obavlja javni prevoz, već svoje pravo može ostvariti neposredno od odgovornog društva za osiguranje.²⁵

²⁴ www.vts.edu.rs

²⁵ Kolarić, N., Menadžment u saobraćaju, Beograd, 2007.

ZAKLJUČAK

Ukoliko je razvijenija struktura privrede, utoliko je intenzivniji i razvoj strukture saobraćajnog sistema. Prema tome, ovu etapu karakteriše dvojni odnos države prema železnici, gde se ona tretira i kao privredna saobraćajna organizacija u konkurenciji sa ostalim mladim granama saobraćaja i kao instrument države u realizaciji ekonomske i socijalne politike. Železnica funkcioniše pod nejednakim ekonomskim i tehničkim uslovima u odnosu na ostale grane, dok država, istovremeno, prema tim novim granama saobraćaja zauzima potpuno liberalan stav.

Povećan rizik od prouzrokovanja štete prilikom upotrebe motornih vozila u saobraćaju opredelio je zakonodavca da na specifičan način normira pravila o naknadi štete u ovoj oblasti. Pored toga što su motorna vozila po svojoj pravnoj prirodi, opasne stvari, te se kod pitanja odgovornosti za štetu prouzrokovanu upotrebom istih primenjuje institut objektivne odgovornosti, zauzet je stav o potrebi da se propišu imperativne norme o obaveznom osiguranju vlasnika i korisnika motornih vozila od autoodgovornosti, tj od odgovornosti za štetu koja motorna vozila pričine trećim licima u vezi sa njihovom upotrebom.

Društvo za osiguranje novčanu naknadu šteta na licima utvrđuje primenom propisanih kriterijuma za naknadu te štete. Vlada bliže propisuje način i kriterijume za utvrđivanje materijalne štete i način i kriterijume za utvrđivanje nematerijalne štete, zavisno od težine telesne povrede ili narušenog zdravlja, odnosno od stepena delimične onesposobljenosti za rad, kao i krug lica koja imaju pravo na naknadu i maksimalni iznos naknade za pretrpljene bolove usled smrti ili teškog invaliditeta nekog lica.

LITERATURA

- [1] Božić, V., Ekonomika saobraćaja, Beograd, 2009.
- [2] Cvetković, N., Kotlica, S., Nova ekonomija u svetu koja se menja, Beograd, 2007.
- [3] Petrović Lj., Transport opasne robe u drumskom saobraćaju, Beograd, 2010.
- [4] Inić, M., Jovanović, D., Propisi u oblasti saobraćaja, Novi Sad, 2009.
- [5] Kolarić, N., Menadžment u saobraćaju, Beograd, 2007.
- [6] Kolarić, V., Ekonomika železničkog saobraćaja, Beograd, 1968.
- [7] Lipovac, K., bezbednost saobraćaja, Beograd, 2008
- [8] Mekdonald, M., Segmentiranja tržišta, Beograd, 2003
- [9] Mrkšić, D., Osiguranje u teoriji i praksi, Novi Sad, 1999.
- [10] Petrović Lj., Transport opasne robe u drumskom saobraćaju, Beograd, 2010.
- [11] www.bis.org
- [12] www.gpfis.rs
- [13] www.kg.ap.sud.rs.
- [14] www.motorna-vozila.com
- [15] www.paragraf.rs
- [16] www.studenti.rs
- [17] www.seetoint.org
- [18] www.vestacenja.co.rs
- [19] www.vts.edu.rs

