

SUZBIJANJE I SPREČAVANJE SAOBRAČAJNIH NEZGODA NA TERITORIJI SREZA NIŠ

U V O D

Nije potrebno isticati da problem bezbednosti saobraćaja spada u red najvažnijih problema i preokupacija savremenog društva. Ovo je sasvim razumljivo kad se ima u vidu da je broj ljudskih žrtava i visina materijalne štete koja je pričinjena u saobraćajnim nezgodama ogromna. Primera radi navodimo da u celom svetu u toku jedne godine pogine u saobraćajnim nezgodama preko 90.000 ljudi, a 2,500.000 ljudi dobijaju telesne povrede. Od drugog svetskog rata do 1962. godine poginulo je u svetu u saobraćajnim nezgodama 1,350.000 ljudi, dok je povređeno 37,500.000 ljudi. I u našoj zemlji u ovom pogledu situacija nije bolja. Tako je u saobraćajnim nezgodama u periodu od 1955. do 1964. godine poginulo 8.444 lica, a teško telesno povređeno 41.798 lica.¹

Iz ovih podataka se vidi koliku opasnost za savremeno društvo predstavlja saobraćajne nezgode i koliki je značaj organizovane borbe koju svako društvo treba da vodi za bezbednost saobraćaja.

Mi ćemo u ovom radu obraditi problematiku suzbijanja saobraćajnih nezgoda na teritoriji sreza Niš, i to za vremenskih period od 1960. do 1964. godine.

I. OPŠTI USLOVI ODVIJANJA DRUMSKOG SAOBRAĆAJA U SREZU NIŠ

Kad se govori o opštim uslovima pod kojima se odvijao i odvija drumski saobraćaj u srezu Niš, možemo istaći da su to u prvom redu putevi, vozila, vozači, stanovništvo i njegova struktura. Svi ti faktori uticali su i utiču na razvoj saobraćaja i njegovu bezbednost. S obzirom na značaj tih faktora, mi ćemo ih analizirati, kako bi utvrdili, koji je od tih faktora i u kojoj meri uticao na bezbednost saobraćaja.

1. STANJE PUTNE MREŽE U SREZU²

Krajem 1964. godine dužina putne mreže iznosila je 2.409 km. Od toga na deo međunarodnog puta E-5 i puteve I reda dolazi 315 km, na puteve II reda 196 km, na puteve III reda 577 km i na puteve IV reda 1.389 km.

Od ukupne dužine svih puteva, na puteve sa savremenim kolovozom dolazi 260 km ili 10,4%. Ovaj podatak nam govori da je putna mreža u srezu nesa-

¹ Statistički podaci Saveznog sekretarijata za unutrašnje poslove.

² Podaci o stanju putne mreže dobiveni od Pred. za puteve u Nišu.

vremena i da je veliki deo puteva skoro neupotrebljiv za automobilski saobraćaj. Putevi IV reda pretežno su bez potrebne podloge i predstavljaju običnu trasu od zemljanog zastora. Zbog toga je ova kategorija puteva gotovo neprohodna u jesenjim i zimskim mesecima. Objekti na ovim putevima takođe se nalaze u lošem stanju i nesposobni su da prime veća opterećenja. Sve to utiče i na pravilno odvijanje saobraćaja. Uz to, svi putevi u našem srezu, osim međunarodnog puta E-5, namenjeni su mešovitom saobraćaju.

U pogledu kvaliteta puteva ništa nije bolje stanje ni u našoj zemlji. Naime, od 83.230 km puteva, na savremene puteve dolazi svega 10.198 km ili 12,3% od svih puteva. Ovo je daleko ispod evropskog proseka, jer u Italiji na savremene puteve otpada 23%, u Francuskoj 36%, u Danskoj 65%, u Belgiji 95% i u Engleskoj 99%.³

Na bezbednost saobraćaja sigurno utiče i frekvencija saobraćaja. Zbog toga je nužno da, pored stanja putne mreže, damo i tabelu opterećenja nekih puteva po broju vozila i tonama za 24h⁴.

Put relacija	Godina	Bruto t/24h	Indeks	Motorna vozila	Indeks
Ražanj—Aleksinac	1961.	2550	100	501	100
„ „	1962.	3383	152	682	136
„ „	1963.	5997	235	1057	210
„ „	1964.	6030	236	1374	275
Aleksinac—Niš	1961.	2145	100	594	100
„ „	1962.	3148	142	751	126
„ „	1963.	5030	234	1200	202
„ „	1964.	5816	275	1553	259
Niš—T. Kočane	1961.	2268	100	493	100
„ „	1962.	2892	127	550	111
„ „	1963.	4612	203	813	164
„ „	1964.	4918	217	933	192
T. Kočane—Leskovac	1961.	3240	100	698	100
„ „	1962.	3695	114	718	103
„ „	1963.	5284	162	936	134
„ „	1964.	8540	263	1372	196

Iz priložene tabele se vidi, da se iz godine u godinu povećava saobraćaj na našim putevima i da to povećanje ima uticaja na bezbednost saobraćaja. Porast saobraćaja na nekim relacijama međunarodnog puta E-5 u 1964. godini u odnosu na 1961. godinu iznosi preko 200%, što znači da je za četiri godine duplo povećan saobraćaj. Slična je stvar i na ostalim putevima.

2. VOZILA U SAOBRAĆAJU NA PUTEVIMA

Drugi faktor koji utiče na bezbednost saobraćaja je vozilo. Sa povećanjem broja vozila povećava se i broj saobraćajnih nezgoda. No, samo povećanje broja

³ Podaci dobiveni od Saveznog sekretarijata za unutrašnje poslove.

⁴ Podaci dobiveni od Republičkog fonda za puteve Socijalističke Republike Srbije.

vozila ne mora da znači i automatsko povećanje broja saobraćajnih nezgoda. Ovo zbog toga što se vozila mogu više ili manje koristiti u saobraćaju, te ukoliko je veća frekvencija saobraćaja utoliko ima više uslova da dođe do saobraćajne nezgode. Manji broj vozila utiče da i saobraćaj bude manji, što ima svoga odraza i na bezbednost saobraćaja.

Iz niže navedene tabele vidi se broj registrovanih vozila za period od 1960. do 1964. godine.⁵

Go- dina	Broj vozila u srezu	Indeks	Broj vozila u SFRJ	Indeks	Broj vozila na 100 km ²		Broj vozila na 1000 stanovnika	
					u srezu	u SFRJ	u srezu	u SFRJ
1960.	3529	100	184.790	100	43	72	5,5	10
1961.	3027	85,7	229.351	130	38	89	4,7	12
1962.	3761	106,5	251.438	136	45,9	98	5,9	13
1963.	4367	123,7	277.948	151	54,4	109	6,9	14
1964.	6073	172	—	—	74	—	9,5	—

Iz navedene tabele se vidi da je broj vozila u 1964. godini u odnosu na 1960. godinu povećan za 72%, što nesumnjivo predstavlja znatno povećanje broja vozila. Iz tabele se dalje vidi da je broj vozila u odnosu na broj stanovnika u stalnom porastu, tako da je od 5,5 vozila na 1000 stanovnika u 1960. godini povećan taj procent na 9,5 u 1964. godini. Međutim, srez Niš još uvek zaostaje u broju motornih vozila u odnosu na Jugoslaviju, jer je u Jugoslaviji u 1963. godini dolazilo 14 motornih vozila na 1000 stanovnika. Pored toga, motorna vozila nisu ravnomerno raspoređena po opštinama. Najveći broj vozila nalazi se u Nišu, što je i razumljivo s obzirom da je Niš privredno najrazvijenije područje u srezu.

Dalje se, iz navedene tabele može videti da se postepeno približavamo saobraćajno razvijenim zemljama. Tako na primer, broj stanovnika na jedno vozilo iznosi u Čehoslovačkoj 68, Španiji 49, Portugaliji 36, Italiji 14, Saveznoj Republici Nemačkoj 8, Holandiji 12, Demokratskoj Republici Nemačkoj 100, Mađarskoj 359, Bugarskoj 824 i u Jugoslaviji 69. Uporedo sa porastom broja motornih vozila menjala se i struktura motornih vozila. Znatno je porastao broj putničkih automobila, tako da je u 1960. godini u našoj zemlji bilo 652 putnička automobila prema 2877 motornih vozila, a u 1964. godini taj odnos se izmenio — 1841 putnički automobil prema 6073 motornih vozila.¹⁶

3. VOZAČI MOTORNIH VOZILA

Problem vozača najuže je povezan sa problemima saobraćajnih nezgoda. Saobraćajnim vozilom upravlja čovek i u krajnjoj liniji od njega zavisi da li će doći do saobraćajne nezgode. Zato je nužno da se osvrnemo na ovaj problem i da damo podatke o broju vozača i njihovoj strukturi.

⁵ Podaci dobijeni od Sekretarijata za unutrašnje poslove sreza Niš.

⁶ Podaci dobiveni od Saveznog sekretarijata za unutrašnje poslove.

Broj vozača motornih vozila⁷

1960.	2.362	100	1804	100	4.166	100
1961.	2.648	112	2413	134	5.061	121
1962.	ne raspoložemo podacima					
1963.	3.020	128	3747	208	6.767	162
1964.	3.285	181	4869	270	8.154	196

Broj vozača motornih vozila po godinama života⁷

Vrsta vozača	G o d i n e ž i v o t a											
	18 do 25		25 do 35		35 do 45		45 do 55		55 do 65		preko 65	
	63 g.	64 g.	63 g.	64 g.	63 g.	64 g.	63 g.	64 g.	63 g.	64 g.	63 g.	64 g.
Profesionalni	341	380	864	2130	557	1991	87	287	42	62	3	8
Amateri	233	391	1616	959	1597	627	262	110	54	48	5	1
Traktoristi	261	264	571	599	275	28	18	21	1	2	—	—
UKUPNO	835	1035	3051	3682	2429	2898	367	418	97	112	8	9

Kao što se iz prve navedene tabele vidi broj vozača je u stalnom porastu, i to naročito broj vozača amatera. Tako je broj vozača amatera porastao od 1804 u 1960. godini na 4869 u 1964. godini što iznosi povećanje od 170⁰/. U istom periodu povećan je i broj profesionalnih vozača, i to od 2362 na 3285, što iznosi povećanje od 81⁰/. U Jugoslaviji je za taj period povećan broj vozača amatera za 84⁰/, a profesionalnih vozača za 101⁰/. No, ukupan broj vozača i u srezu Niš i u Jugoslaviji povećan je za oko 90⁰/.

Iz druge tabele se vidi starosna struktura vozača. Iz nje proizlazi da je najveći broj vozača između 25 i 35 godina, a zatim između 35 i 45 godina. Ovo je razumljivo, jer su ovo godine kad su ljudi najviše uključeni u privredu i društveni život zemlje. Posle 45 godina života sve je manji broj ljudi koji se pojavljuju kao vozači motornih vozila.

4. STANOVNIŠTVO

Za detaljnu analizu bezbednosti saobraćaja potrebno je izneti i strukturu stanovništva. Ovo zbog toga što nisu dovoljne samo kategorije vozača i pešaka, jer je njihova struktura različita s obzirom na njihovo obrazovanje, socijalno poreklo i dr.

Prema popisu stanovništva od 31. marta 1961. godine srez Niš je imao 638.582 stanovnika. Od tog broja 185.480 ili 26,4% bilo je mlađe od 15 godina, a 66.989 ili 10,4% imalo je preko 60 godina života. Ove dve kategorije stanovnika čine 36,8% celokupnog broja stanovnika. Za ove kategorije stanovnika saobraćaj predstavlja veću opasnost nego za ostalo stanovništvo, jer jednima zbog mladosti nedostaje potrebno iskustvo, a drugi se zbog starosti teže prilagođavaju novim situacijama.⁸

Isto tako, za bezbednost saobraćaja važni su podaci i o školskoj spremi. Ukupno je sa školskim kvalifikacijama 304.010 stanovnika, dok je bez školskih

⁷ Podaci dobiveni od Sekretarijata za unutrašnje poslove sresa Niš.

⁸ Podaci uzeti iz Biltena Saveznog zavoda za statistiku.

kvalifikacija 200.605 stanovnika, a to znači da je 38,1% stanovnika iznad 10 godina života bez školske spreme. Važno je istaći da je 131.075 stanovnika odnosno 24% od ukupnog broja stanovnika potpuno nepismeno. Jasno je da ovako nizak stepen obrazovanja većeg dela stanovništva nepovoljno utiče na bezbednost saobraćaja. Ovaj problem se još više pogoršava što u našem sistemu školovanja pitanje saobraćajnog vaspitanja nije rešeno, tako da se kroz redovno školovanje stiče vrlo malo znanja iz oblasti bezbednosti saobraćaja. U srezu se ovo pitanje proučava samo u osnovnim školama kroz predmet opštetehničko obrazovanje, što je nedovoljno jer je fond časova za ovaj predmet minimalan.

II. SAOBRAĆAJNE NEZGODE

1. SAOBRAĆAJNE NEZGODE I NJIHOVE POSLEDICE

Brojno stanje i kretanje saobraćajnih nezgoda, kao i njihove posledice, prikazaćemo u niže navedenim tabelama.

Broj saobraćajnih nezgoda i njihove posledice

Go- dina	Poginula lica		Povredena lica				Materijalna šteta				Svega			
	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ		
	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	broj		
1960.	13	5,1	981	6,5	138	62	8688	57,5	104	32,9	5446	36	255	15115
1961.	13	5,5	1062	5,4	135	61,7	10491	55,8	87	32,8	7329	38,8	235	18882
1962.	25	9,4	1025	5	140	52,8	10949	54,3	100	37,8	8199	40,7	265	20173
1963.	27	9,7	1079	4,4	101	54	12662	54,3	101	36,3	9649	41,3	278	23388
1964.	29	8,9	1342	4,4	174	53,5	15754	51,9	128	37,6	13214	43,7	325	30310

Podaci uzeti iz Biltena Saveznog zavoda za statistiku.

Broj saobraćajnih nezgoda, broj nastradalih, poginulih i povredjenih lica, kao i visina materijalne štete

Go- dina	Broj saob- račajnih		Broj nastrada- lih lica		Broj poginulih lica		Broj teško povredjenih lica		Broj lako povredjenih lica		Visina materijal- ne štete sres
	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	
1960.	255	15.115	237	13.395	15	1.044	56	12.351	166	—	13.497.000
1961.	235	18.882	230	16.045	16	1.204	67	14.841	147	—	25.693.000
1962.	265	20.173	248	16.558	27	1.122	77	15.436	144	—	49.963.000
1963.	278	23.388	238	19.095	32	1.168	85	6.995	121	10.932	73.167.000
1964.	325	30.310	278	23.730	32	1.461	114	8.799	132	13.470	55.853.000

*Broj saobraćajnih nezgoda i njihove posledice
Indeks 1960. godine = 100*

Go- dina	Broj nezgoda		Broj nastradalih lica		Broj poginulih lica		Teško povredjena lica		Lako povredjena lica		Visina materijal- ne štete sres
	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	
1960.	100	100	100	100	100	100	100	140	100	100	100
1961.	92	125	97	120	106	115	119	121	87	—	188
1962.	104	133,4	104	124	180	107,5	137	125	88	—	369
1963.	109	155	100,4	142	201	111,8	151	145	73	—	540
1964.	127	200	117	178	213	140	203	180	80	—	413

Posledice saobraćajnih nezgoda po strukturi

Go- dina	Nastradala lica u %		Poginula lica u %		Teško povre- đena lica u %		Lako povređena lica u %	
	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ	srez	SFRJ
1960.	100	100	6,3	7,8	23	92	70,7	—
1961.	100	100	7	7,5	29	92	63,9	—
1962.	100	100	10,8	6,7	31	93	58,2	—
1963.	100	100	13,4	6,1	35,7	93,8	50,9	—
1964.	100	100	11	6,1	41	94	48	—

Broj saobraćajnih nezgoda u odnosu na broj motornih vozila⁹

Godina	Broj registrovanih vozila		Broj saobraćajnih nezgoda		Broj saobrać. nezgoda na 1000 registr. vozila	
	srez	SFRJ	srez	SFRJ	sraz	SFRJ
1960.	3.529	184.790	255	15.115	73	81,8
1961.	3.027	229.351	235	18.882	78,3	82
1962.	3.761	251.438	265	20.173	70	76,4
1963.	4.367	277.948	278	23.388	66	84,1
1964.	6.073	—	325	—	55	—

Posmatranjem prikazanih tabela vidi se da broj saobraćajnih nezgoda u srezu raste sporije u odnosu na porast broja motornih vozila. Tako je broj motornih vozila u 1964. godini za 72% veći od broja motornih vozila u 1960. godini, dok je broj saobraćajnih nezgoda u tom periodu povećan za samo 27,4%. Isto tako, smanjio se i broj saobraćajnih nezgoda na 1000 vozila. Tako se ovaj broj smanjio od 73 nezgode u 1960. godini na 55 nezgoda u 1964. godini što iznosi smanjenje za 25%. Ova tendencija je pozitivna i ona ukazuje da jača saobraćajna disciplina i kultura vozača i svih ostalih učesnika u javnom saobraćaju. No, iako je broj saobraćajnih nezgoda u opadanju u odnosu na broj registrovanih vozila, ipak je još uvek veliki broj saobraćajnih nezgoda u odnosu na broj motornih vozila.

Naročito se povećao iznos pričinjene materijalne štete. Dok je 1960. godine pričinjena šteta u visini od 13.497.000 dinara, dotle se taj iznos u 1964. godini povećao na 55.853.000 dinara, što iznosi povećanje za 313%.

Daljom analizom prikazanih tabela vidi se da se svake godine povećava broj nastradalih lica. Tako je ovaj broj od 237 nastradalih lica u 1960. godini povećan na 278 nastradalih lica, u 1964. godini ili za 17%. Isto tako povećan je i broj poginulih lica, kao i broj lako i teško telesno povređenih lica. Dok je u 1960. godini poginulo 15 lica, teško telesno povređeno 56 lica a lako telesno povređeno 166 lica, dotle je u 1964. godini poginulo 32 lica, teško telesno povređeno 114 lica a lako telesno povređeno 132 lica. To znači da je broj poginulih lica povećan za 113%, broj teško telesno povređenih za 103%, dok je broj lako telesno povređenih lica smanjen za 20%. Kao što se vidi, povećava se broj poginulih lica i teško telesno povređenih lica, dok se smanjuje broj lako telesno povređenih lica. To ukazuje da su u porastu saobraćajne nezgode sa težim posledicama.

⁹ Podaci iz napred navedenih tabela dobiveni od Sekretarijata za unutrašnje poslove sreza Niš.

Isto tako povećana je i visina pričinjene materijalne štete i to od 13,000.497 dinara u 1960. godini na 55,853.000 dinara u 1964. godini, što iznosi povećanje za 313%.

Međutim, da bi bilo jasnije da li se zaista povećava broj nastradalih lica, potrebno je dati podatke koliko je bilo povređenih i poginulih lica na 1000 vozila.

Broj nastradalih, poginulih i povređenih lica na 1000 vozila

Godina	Broj nastradalih lica srez		Broj poginulih lica srez		Broj povređenih lica srez	
		SFRJ		SFRJ		SFRJ
1960.	68	72,4	4,3	5,6	61	66,8
1961.	77	71,7	5,3	5,2	71,3	78
1962.	62	66	7,8	4,5	59,9	64,8
1963.	56	68,7	7,2	4,2	47	61,4
1964.	49	—	5,9	5	41	—

Iz ove tabele se vidi, da se broj nastradalih lica smanjuje u odnosu na broj motornih vozila. Tako, dok je u 1960. godini bilo 68 nastradalih lica na 1000 vozila, dotle je u 1964. godini bilo 49. No, iako je smanjen broj nastradalih lica u odnosu na broj vozila, ipak je u navedenom periodu povećan broj poginulih lica. U 1960. godini na 1000 vozila dolazi 4,3 poginulih lica, a u 1964. godini na isti broj vozila dolazi 5,9 poginulih lica. Isto tako, povećao se i broj lica koja su zadobila teške telesne povrede, i to od 16 lica u 1960. godini na 18,3 lica u 1964. godini. Sve nam ovo govori da se iz godine u godinu povećava broj saobraćajnih nezgoda sa teškim posledicama.

Ako broj poginulih lica u odnosu na broj vozila u našoj zemlji i srezu Niš uporedimo sa istim brojem u drugim zemljama, dolazimo do podataka da naša zemlja i naš srez stoje veoma rđavo. Tako, na primer, u Sjedinjenim Američkim Državama ovaj broj iznosi 0,7, u Kanadi 0,9, u Švedskoj 1,4, u Austriji 1,4, u Francuskoj 1,5, u Zapadnoj Nemačkoj 1,8, u Italiji 4,9, u Švajcarskoj 1,8, u Norveškoj 1,9, u Belgiji 1,9, u Japanu 7,9 i u Egiptu 15,8. Prema tome, u pogledu broja poginulih lica u odnosu na broj vozila naša zemlja, pa i srez Niš, nalaze se jedino ispred Japana i Egipta.

Interesantno je dati prikaz broja nastradalih i poginulih učesnika u javnom saobraćaju, kako bismo videli koja kategorija učesnika najviše strada u saobraćajnim nezgodama.

Tabela nastradalih učesnika u javnom saobraćaju u odnosu na ukupan broj nastradalih lica u javnom saobraćaju

Godina	Pešaci		Biciklisti i mopedisti		Motociklisti		Traktori i vozači automobila		Vozači zaprega		Putniči svih vozila		Ukupno	
	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%
1960.	47	19,4	29	12,2	21	9	40	16,8	8	3,3	91	38,3	98	41,4
1961.	44	18,8	45	18,9	18	7,8	24	10,3	6	2,5	96	41,7	93	40
1962.	44	17,6	54	21,6	18	7,2	25	10	7	2,8	102	40,8	104	42
1963.	55	23,1	54	22,6	20	8,4	42	17,6	4	1,7	63	27	120	50
1964.	62	22,3	62	22,3	18	6,5	38	13,6	6	2,2	92	33	124	47

Tabela poginulih učesnika u javnom saobraćaju u odnosu na ukupan broj poginulih lica¹⁰.

Go- dina	Pešaci		Biciklisti i mope- disti		Motoci- klisti		Trakto- risti		Vozači auto- mobila		Vozači zaprega		Putnici svih vozila		Ukup- no broj
	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	broj	%	
1960.	7	46,6	1	6,6	—	0,1	1	6,6	1	6,6	2	13,3	3	20	15
1961.	5	31,2	1	6,2	1	6,2	1	6,2	—	0	—	0	8	50	16
1962.	7	30	4	15	2	7,8	1	4	2	4	2	8	10	37	27
1963.	9	28,1	7	22	2	6,2	2	6,2	5	15,6	—	0	7	22	32
1964.	9	28,1	4	12,5	5	15,6	4	12,5	3	9,4	2	6,2	5	156	32

Iz prednjih tabela vidimo da od vozača najviše stradaju biciklisti i mopedisti, što je i razumljivo jer su ove kategorije vozača najmasovnije. Uz to, ove kategorije vozača najmanje poznaju saobraćajne propise, a ukoliko ih i poznaju, najmanje se istih pridržavaju. Pored toga, ove kategorije vozača imaju i tehnički najslabija vozila i njihovi vozači su stalno pod dejstvom labilne ravnoteže. Sve to utiče da oni vrlo često stradaju u saobraćajnim nezgodama.

Posle vozača bicikla i mopeda najviše stradaju vozači automobila i traktora. Isto tako u nezavidnom su položaju i pešaci. Oni su najmasovnija kategorija učesnika u saobraćaju i za njih se može reći ono što smo već rekli za bicikliste i mopediste. Interesantan je podatak da među pešacima poginulim u saobraćaju nemamo ni jednog vozača, milionera, putara ili drugo lice koje po svom zvanju vrši javni saobraćaj. Takva lica poznaju saobraćajne propise, disciplinovani su kao pešaci i na vreme reaguju na opasnost koja im pretila, te su zbog toga u povoljnijem položaju u odnosu na druge učesnike u javnom saobraćaju. Iz navedenih tabela se dalje vidi da je veliki broj nastradalih i poginulih putnika u vozilima.

Važno je na ovom mestu istaći da su uglavnom pešaci sami krivi što je došlo do nezgode u kojoj su nastradali. Među pešacima najviše stradaju deca, mada mi ne raspoložemo tačnim podacima koliko je u srezu nastradalo dece u nezgodama. Posebno je veliki broj poginulih pešaka, jer od ukupno 122 poginula lica-učesnika u javnom saobraćaju u periodu od 1960. do 1964. godine, na pešake dolazi 37 lica odnosno 30,2%. Ovo je veliki procent poginulih pešaka, jer skoro svaki treći učesnik u saobraćaju, koji je poginuo, bio je pešak. Ista je situacija i u Jugoslaviji. Naime, na teritoriji Jugoslavije u 1964. godini poginulo je 34% pešaka, 25% putnika i 30,4% biciklista.

III. SAOBRAĆAJNE NEZGODE I OSIGURANJE MOTORNIH VOZILA

Osiguranje motornih vozila kod osiguravajućeg zavoda pruža vlasniku motornog vozila ekonomsku zaštitu, ako u saobraćajnoj nezgodi bude oštećeno njegovo vozilo. Pored ovog vida osiguranja, postoji i osiguranje od odgovornosti za štetu prouzrokovanu pogonom motornog vozila prema trećim li-

¹⁰ Podaci dobiveni od Sekretarijata za unutrašnje poslove sreza Niš.

cima. I jedan i drugi vid osiguranja zastupljen je kod Osiguravajućeg zavoda u Nišu.

Mi ćemo niže dati tabelu osiguranja motornih vozila kod Osiguravajućeg zavoda u Nišu.¹¹

Godina	Grana	Broj osiguranih vozila	Indeks	Uplaćena premija	Indeks	Broj oštećenih kola	Indeks
1961.	Kasko	629	100	32.838.000	100	228	100
	Odgovornost	456	100	2.627.000	100	9	100
1962.	Kasko	890	141	45.511.000	139	269	118
	Odgovornost	766	168	5.894.000	224	14	155
1963.	Kasko	2.311	367	70.047.000	213	402	176
	Odgovornost	1.896	416	7.864.000	300	27	300
1964.	Kasko	2.150	343	59.401.000	189	251	110
	Odgovornost	2.968	651	11.457.000	440	17	198
Ukupno	Kasko	5.980		207.797.000		1.150	
	Odgovornost	6.086		27.842.009		67	

Nerešene obaveze pre 31. decembra 1964. godine i to Kasko 217
Odgovornost 15

Godina	Grana	Procent oštećenih vozila prema osiguranim vozilima	Ošteta	Indeks	Procent oštete od premije
1961.	Kasko	36	14.129.000	100	43
	Odgovornost	3	373.000	100	14
1962.	Kasko	30	20.370.000	144	45
	Odgovornost	2	78.000	21	1,3
1963.	Kasko	17	46.183.000	326	66
	Odgovornost	1,5	8.361.000	2.242	106
1964.	Kasko	11,6	43.000.480	307	72
	Odgovornost	0,6	4.570.000	1.222	40
Ukupno	Kasko	19	103.038.000	—	50
	Odgovornost	1,1	15.915.000	—	69

Plus nerešene obaveze pre 31. decembra, i to Kasko 15.915.000
Odgovornost 3.840.000

Iz navedenih tabela se vidi da se svake godine povećava broj osiguranih vozila, i to kako kod kasko osiguranja tako i kod osiguranja za odgovornost prema trećim licima. Dok je 1961. godine kod kasko osiguranja bilo 629 vozila, dotle se taj broj u 1964. godini popeo na 2150 vozila, što iznosi povećanje za 343%. Ista je stvar i sa osiguranjem za odgovornost prema trećim licima. Ovde se broj osiguranih vozila popeo od 456 u 1961. godini na 2968 u 1964. godini, što iznosi povećanje za 651%. Isto tako, povećana je i visina uplaćene premije, i to kod kasko osiguranja od 32.838.000 dinara u 1961. godini na 59.401.000 dinara u 1964. godini, što iznosi 89%, a kod odgovornosti

¹¹ Podaci dobiveni od Osiguravajućeg zavoda u Nišu.

od 2,627.000 dinara u 1961. godini na 11,457.000 dinara u 1964. godini, što iznosi povećanje za 340⁰/o.

Uporedo sa povećanjem broja osiguranih vozila i visine uplaćenih premija, povećao se broj oštećenih kola i visina nanete štete. Iz tabele se vidi da je kod kasko osiguranja u 1961. godini bilo 228 oštećenih kola, dok se taj broj u 1964. godini popeo na 251 vozilo, što iznosi povećanje za 110⁰/o. Kod odgovornosti taj broj se popeo od 9 oštećenih kola u 1961. godini na 17 u 1964. godini, što iznosi povećanje za 98⁰/o.

Kad se upoređi broj oštećenih kola prema broju vozila koja su bila osigurana, i iznos uplaćene premije prema iznosu isplaćene premije, dolazimo do zaključka da je veći iznos uplaćene premije i kod jednog i kod drugog vida osiguranja od iznosa isplaćene oštete, osim u 1963. godini kod odgovornosti, jer je tu ošteta bila veća od premije za 6⁰/o, što je neznatno povećanje. Međutim, sa porastom saobraćajnih nezgoda sigurno će se povećavati i visina isplaćene štete. Da se visina isplaćene štete povećava svake godine vidi se i iz napred navedenih tabela. Ovome treba dodati i nerešene obaveze pre 31. decembra 1963. godine, što još više povećava iznos isplaćene štete.

IV. UZROCI SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

U teoriji ne postoji jedinstven stav kod određivanja pojma uzroka saobraćajnih nezgoda. Najveći broj autora uopšte ne definiše pojam uzroka saobraćajne nezgode. Ovo je sasvim razumljivo, jer su saobraćajne nezgode rezultat velikog broja međusobno povezanih faktora. Zbog toga se, pre svega, može govoriti o raznim uzrocima zbog kojih dolazi do saobraćajnih nezgoda. U jugoslovenskoj praksi, radi sastavljanja statističkih podataka o saobraćajnim nezgodama i faktorima koji su doprineli da do njih dođe, koriste se samo podaci o verovatnim i očiglednim uzrocima koji su doveli do nezgoda. Međutim, ovde se statistika opredelila samo za jedan uzrok, koji je očigledan i bitan, isključujući na taj način ostale uzroke koji su uticali da dođe do udesa. No, ako je ovo pravilno za statistiku, nije dovoljno i precizno za etiologiju jedne negativne društvene pojave. Mi možemo uvek kad se radi o jednoj saobraćajnoj nezgodi naći više uzroka koji su bliži i dalji, ali koji su svi skupa doprineli da dođe do saobraćajne nezgode.

Mi smo skloni da više ispitujemo subjektivne faktore nego sociološke i druge objektivne faktore koji su doprineli da dođe do saobraćajne nezgode. Međutim, sociološki i drugi objektivni faktori imaju veliki značaj za preventivnu borbu protivu saobraćajnih nezgoda.

Kad govorimo o faktorima koji prouzrokuju saobraćajne nezgode, možemo pre svega istaći put kao mesto gde se odvija saobraćaj, vozilo kojim se odvija saobraćaj i čoveka koji obavlja saobraćaj. No, ipak ljudski faktor igra najvažniju ulogu. To je sasvim razumljivo, ako se ima u vidu da je čovek taj koji upravlja vozilom i da od njega u krajnjoj liniji zavisi i bezbednost saobraćaja. Iako je teško izraziti apsolutnu vrednost svakog od navedenih faktora, s obzirom da je njihov odnos različit u različitim situacijama i da su svi oni međusobno povezani u pojedinim slučajevima tako da je teško odrediti koji je od faktora najviše doprineo da dođe do saobraćajne nezgode, mi ćemo ipak analizirati posebno gore navedene faktore.

1. PUT KAO FAKTOR SAOBRAĆAJNIH NEZGODA¹²

Put kao faktor bezbednosti saobraćaja igra sve značajniju ulogu. Potreba za brzom, sigurnom i udobnom vožnjom zahteva dobar i savremen put. Međutim, mi oskudevamo u takvim putevima.

I pored činjenice da se nedostacima puta, zbog kojih je došlo do saobraćajne nezgode, pripisuje relativno mali značaj, ipak možemo istaći da bi broj nezgoda bio daleko manji kad bismo imali savremeno opremljene puteve i kad bi smanjili broj puteva sa mešovitim saobraćajem.

Prema podacima za našu zemlju na put kao faktor koji je uticao da dođe do saobraćajne nezgode u 1963. godini dolazi 4,6⁰/₀ svih saobraćajnih nezgoda, a u našem srezu 22,2⁰/₀. Do ovako niskog procenta došli smo zbog toga što smo računali samo one uzroke koji su neposredno izazvali saobraćajnu nezgodu. Međutim, ako bi pored drugih uzroka koji su uticali da dođe do saobraćajne nezgode uzeli i put, došli bi sigurno do zaključka da je i put često jedan od posrednih uzroka saobraćajne nezgode.

Kad se govori o putu kao faktoru koji utiče na bezbednost saobraćaja, mi ne smemo da imamo u vidu samo činjenicu da li se radi o savremenom putu. Ovdje moramo da uzmemo u obzir i frekvenciju saobraćaja. Da je ovo tačno, govori nam primer međunarodnog puta E-5. Ovo je jedan od naših najsavremenijih puteva, pa ipak broj saobraćajnih nezgoda na tom putu u odnosu na druge puteve je prilično veliki. Tako je u 1961. godini na ovom putu bilo 40 saobraćajnih nezgoda od ukupno 136 van naseljenih mesta što iznosi 29,4⁰/₀, u 1962. godini 44 nezgode od ukupno 142 što iznosi 31⁰/₀, u 1963. godini 70 nezgoda od ukupno 174 što iznosi 40,3⁰/₀ a u 1964. godini 66 nezgoda od ukupno 325 što iznosi 23⁰/₀ svih nezgoda.

Ovako veliki broj saobraćajnih nezgoda na ovom putu je zabrinjavajuća činjenica s obzirom da je ovaj put specijalizovan samo za saobraćaj motornih vozila. Ovo olakšava da se saobraćaj na ovom putu brže odvija. Pored toga, ovaj put se ne ukrštava u nivou sa sporednim putevima, a njegova širina je dovoljna za bezbedno mimoilaženje i preticanje. Međutim, veliki broj vozača na ovom putu ne poštuje osnovne saobraćajne propise i čini takve greške koje dovode do teških saobraćajnih nezgoda.

Kulturni nivo stanovništva na području kroz koje prolazi put takođe je jedan od značajnih faktora. Nisu retki slučajevi da se na ovom putu mogu naći pešaci, naročito u kišnim danima. Isto tako ima slučajeva da ovim putem voze i biciklisti.

Pored gore izloženih faktora činjenica je da se ovim putem koristi i veliki broj inostranih vozača. Inostrani vozači ne poštuju u dovoljnoj meri ograničenje brzine, te usled prebrze vožnje često puta dolazi do saobraćajnih nezgoda. Tako su inostrani vozači u 1961. godini prouzrokovali 8⁰/₀, u 1962. godini 11⁰/₀, u 1963. godini 20⁰/₀ a u 1964. godini 10⁰/₀, od svih saobraćajnih nezgoda koje su se desile na ovom putu. Pored toga, i postojanje istaknutih tabli sa oznakom „Auto-put“ na tri jezika dovodi strane vozače u zabludu, tako da oni misle da mogu po ovom putu voziti kao na evropskim auto-putevima.

Da bi put pružio korisnicima javnog saobraćaja što veću bezbednost postoji niz propisa čija je svrha da reguliše koje tehničke elemente moraju da

¹² Podaci dobiveni od Sekretarijata za unutrašnje poslove sreza Niš.

imaju savremeni putevi. Pored toga, postoji i niz propisa koji govore kako i na koji se način može koristiti put.

Od posebnog su interesa i značaja propisi koji govore o saobraćajnim znacima. Oni treba da omogućе što sigurnije obavljanje saobraćaja. Međutim, obeležavanje puteva saobraćajnim znacima se još uvek vrši nepotpuno. Često se nailazi na opasna mesta koja nisu obeležena. Isto tako, nisu retki slučajevi da izvođači radova ne obeležavaju saobraćajnim znacima mesto na kome se izvode radovi, a noću ova mesta propisno ne osvetljavaju.

Kad smo kod saobraćajnih znakova, potrebno je istaći jedno pravno pitanje. Naime, po pozitivnim propisima predviđeno je ko je obavezan da postavi saobraćajne znakove. Međutim, nije predviđena krivična odgovornost odgovornih lica, ako je do saobraćajne nezgode došlo zbog toga što na određenom mestu nije bio postavljen saobraćajni znak. Smatramo da bi naš zakonodavac trebalo ovo propuštanje da inkriminiše kao krivično delo. Ovo bez obzira što privredna organizacija i odgovorno lice odgovaraju za prekršaj, ako ne postupe po rešenju organa unutrašnjih poslova kojim se naređuje da se na putu postavi saobraćajni znak koji nedostaje ili da se premesti i ukloni određeni saobraćajni znak. Ovo utoliko pre što se u smislu člana 286. Krivičnog zakonika predviđa krivična odgovornost za lica koje oštećuje ili uništava saobraćajne znake.

Za bezbednost saobraćaja važnu ulogu ima i stanje puta, kao i njegovo redovno održavanje. Mi sada ne možemo biti zadovoljni u pogledu održavanja naših puteva. Ovde ima još uvek dosta problema. Sredstva sa kojima raspolaže Preduzeće za puteve u Nišu su nedovoljna. Zbog toga ovo preduzeće i ne raspolaže savremenom mehanizacijom. Isto tako nije rešeno ni pitanje raščišćavanja puteva u slučaju saobraćajnih nezgoda. Prilično se dugo čeka dok se put posle saobraćajne nezgode očisti i osposobi za saobraćaj.

2. VOZILU KAO FAKTOR SAOBRAĆAJNIH NEZGODA¹³

I vozilo može igrati važnu ulogu u prouzrokovanju saobraćajnih nezgoda. I ako postoje mišljenja da je mali broj saobraćajnih nezgoda koje su nastale zbog mehaničkih nedostataka vozila, ipak je činjenica da vozilo u pojedinim slučajevima može odigrati odlučujuću ulogu da ne dođe do nezgode, ili da posledice nezgode ne budu tako teške ukoliko ipak do nje dođe. Prema podacima za srez Niš u 1960. godini nije bilo nijedne saobraćajne nezgode koja je nastala neispravnosću vozila, dok je u 1961. godini bilo 8 nezgoda ili 3,4⁰/₀, u 1962. godini 3 ili 1,1⁰/₀, u 1963. godini 6 ili 2,2% a u 1964. godini 14 ili 4,22⁰/₀. Prema tome, i u srezu Niš je ovaj procent minimalan i on uglavnom odgovara procentu saobraćajnih nezgoda na teritoriji Jugoslavije, koji je 1963. godine iznosio 7⁰/₀.

Najčešći uzroci saobraćajnih nezgoda do kojih je došlo usled tehničke neispravnosti vozila su neispravnost kočnica, neispravnost sistema za upravljanje, defekti autoguma, osvetljenja i priključnih veza kod vozila koja vuku prikolicu itd, itd.

Pitanju tehničke ispravnosti vozila ne poklanja se potrebna pažnja. Prošle godine je jedna komisija Udruženja vozača i automehaničara u Nišu obišla veći broj radnih organizacija na teritoriji opštine Niš i utvrdila niz nepravil-

¹³ Podaci dobiveni od Sekretarijata za unutrašnje poslove sreza Niš.

nosti i neodgovornosti u vezi sa čuvanjem i održavanjem motornih vozila. Poseban je problem kod poljoprivrednih organizacija. Većina tih organizacija vrlo malo poklanja pažnje održavanju traktora i prikolica. Ova vozila se često upućuju i neispravna da obavljaju poljoprivredne radove. Zato nisu retki slučajevi da zbog neispravnih kočnica dođe do saobraćajne nezgode.

Poseban problem predstavljaju stara i islužena vozila. Pozitivnim propisima nije ograničen vek korišćenja motornog vozila, iako su neke zemlje u svetu ovo već učinile. Zbog nedostatka takvih propisa danas se registruju i ona vozila koja su proizvedena pre više decenija pošto su navodno tehnički ispravna.

Kontrola tehničke ispravnosti vozila sprovodi se putem obaveznih periodičnih pregleda. Iako je poslednjih godina u ovom pogledu napravljen vidan napredak, ipak ne možemo biti potpuno zadovoljni. Ima slučajeva da se obavezni periodični pregledi vozila vrše površno i na brzinu, bez potrebne pažnje i odgovornosti. Uz to, posebnu teškoću predstavlja i činjenica da organi kontrole ne raspoložu savremenim spravama i sredstvima za pregled.

3. VREME KAO FAKTOR SAOBRAĆAJNIH NEZGODA¹⁴

Nema nikakve sumnje da i vreme igra važnu ulogu koliki će biti broj saobraćajnih nezgoda. Postoje sati, dani i meseci kad se dešava veći broj saobraćajnih nezgoda. Tu kao da vlada neka zakonitost. Do ove zakonitosti dolazi zbog toga što se saobraćaj, odvija u tom vremenu pod prilično jednakim uslovima, koji kao takvi imaju isti uticaj na broj saobraćajnih nezgoda.

Da bi pokazali u kojoj meri vreme utiče na broj saobraćajnih nezgoda daćemo pregled saobraćajnih nezgoda po časovima, danima i mesecima.

Tabela saobraćajnih nezgoda po časovima

Godina	Č A S O V I											
	0-2,	2-4,	4-6,	6-8,	8-10,	10-12,	12-14,	14-16,	16-18,	18-20,	20-22,	22-24
1960.	7	4	11	17	36	33	41	36	24	22	9	5
1961.	6	5	9	22	34	21	34	29	24	26	12	13
1962.	4	8	9	19	33	38	31	39	37	23	16	8
1963.	4	3	11	32	26	45	25	31	27	36	23	15
1964.	10	6	11	32	32	36	37	33	47	44	20	17
Svega	31	26	51	122	161	183	168	168	159	151	90	58

Iz ove tabele vidi se da se najveći broj saobraćajnih nezgoda dešava u vremenu između 6 do 20 časova. Tako se u ovom vremenskom razmaku dogodilo 1.102 od ukupno 1931 nezgode, što iznosi 89,5% svih saobraćajnih nezgoda. Do ovako velikog broja saobraćajnih nezgoda u ovom vremenu dolazi, u prvom redu zbog toga što je u ovim časovima saobraćaj najživlji, te postoji i najveća mogućnost da dođe do saobraćajne nezgode. Ako bismo, zaista, hteli da utvrdimo kako vreme utiče na broj saobraćajnih nezgoda u toku dana, bilo bi potrebno prethodno utvrditi koliki se procent saobraćaja

¹⁴ Podaci dobiveni od Sekretarijata za unutrašnje poslove sreza Niš.

obavlja u određenom vremenskom periodu. Tek kad bi dobili te podatke, mogli bismo sa sigurnošću da kažemo koji su časovi najkritičniji za bezbednost saobraćaja. Sigurno je da se ogroman deo saobraćaja odvija u vremenu od 6 do 20 časova, zbog čega je i tako veliki procent saobraćajnih nezgoda u tom vremenskom periodu.

Pregled saobraćajnih nezgoda po danima

Godina	Ponedeljak	Utorak	Sreda	Četvrtak	Petak	Subota	Nedelja
1960.	47	25	31	42	34	44	32
1961.	37	45	26	37	33	36	21
1962.	30	44	40	37	32	45	37
1963.	35	33	28	40	59	49	34
1964.	52	37	47	45	49	50	45
Svega	201	184	182	201	207	224	169

Iz ove tabele vidi se da se najveći broj saobraćajnih nezgoda dešava u subotu, zatim u petak, pa tek posle toga u ponedeljak i četvrtak. Utorak, sreda i nedelja su dani sa najmanjim brojem saobraćajnih nezgoda.

Nismo posebno ispitivali zbog čega se najmanji broj saobraćajnih nezgoda dešava u utorak, sredu i nedelju. Mi smatramo da do ovog dolazi zbog toga što je nedeljom frekvencija saobraćaja najmanja, a što ima svog odraza i na broj saobraćajnih nezgoda. Međutim, iz godine u godinu sve je veća frekvencija saobraćaja i nedeljom, pa se i broj saobraćajnih nezgoda povećava, a što se vidi i iz naše tabele.

Do velikog broja saobraćajnih nezgoda subotom dolazi otuda što je saobraćaj u tom danu najživlji, jer se veliki broj vozača vraća sa službenih putovanja, a isto tako i veliki broj građana tog dana koriste vozilo za izlete.

Što se tiče broja saobraćajnih nesreća koji se dešava ponedeljkom, smatramo da na veći broj saobraćajnih nezgoda utiče činjenica što jedan broj vozača nedelju ne koristi za odmor i rekreaciju već pije pa umoran i pod dejstvom alkohola upravlja vozilom sledećeg dana.

Tabela saobraćajnih nezgoda po mesecima

Godina	M E S E C I											
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1960.	16	17	15	21	22	29	26	29	25	28	13	14
1961.	8	11	15	14	17	23	19	19	24	32	23	22
1962.	19	16	12	15	21	32	30	24	29	28	23	16
1963.	10	13	14	15	17	17	22	36	35	31	28	29
1964.	9	14	16	17	33	25	22	45	28	36	46	34
Svega	62	71	72	93	110	126	119	153	141	155	133	115

Iz ove tabele vidi se da je najveći broj saobraćajnih nezgoda u avgustu, septembru i oktobru, a da je najmanji broj u januaru, februaru, martu i aprilu. Bez obzira što je vreme u januaru, februaru i martu nepogodno za vožnju,

ipak je u tim mesecima broj saobraćajnih nezgoda najmanji. Smatramo da do ovog dolazi zbog toga što je u tim mesecima frekvencija saobraćaja najmanja. Uz to, vozači su u ovim mesecima daleko pažljiviji u vožnji baš zbog toga što su putevi rđavi. Pored toga, u ovim mesecima je i najmanji broj stranih vozača koji učestvuju u većem procentu u izazivanju saobraćajnih nezgoda. Međutim, u avgustu je saobraćaj vrlo živ, veliki broj građana koristi godišnji odmor i putuje svojim kolima, a i broj stranih vozača je najveći.

4. ČOVEK KAO FAKTOR SAOBRAĆAJNIH NEZGODA¹⁵

Nesumnjivo je da se najveća odgovornost za saobraćajne nezgode pripisuje čoveku. Ovo je sasvim razumljivo, jer je on taj koji svojim ponašanjem neposredno utiče na bezbednost saobraćaja. Zato njegova i najmanja greška može imati katastrofalne posledice.

Prema statističkim podacima raznih zemalja, u ukupnom broju svih saobraćajnih nezgoda čovekovom ponašanju kao faktoru saobraćajnih nezgoda daje se odlučujući značaj. Tako, na primer, prema tim podacima 75 do 90% svih saobraćajnih nezgoda prouzrokuje se krivicom čoveka. Ista je situacija i u našoj zemlji i u srežu Niš. Naime, od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda na ljudski faktor otpada 92,7% u 1960. godini, 96,1% u 1961. godini, 98,8% u 1962. godini, 97,8% u 1963. godini i 95,8% u 1964. godini.

Kad analiziramo koje kategorije učesnika u javnom saobraćaju izazivaju saobraćajne nezgode, dolazimo do podataka da su to u prvom redu vozači, zatim pešaci i na kraju putnici u motornim vozilima. Prema podacima Sekretarijata za unutrašnje poslove sreza Niš u 1960. godini vozači su svojom krivicom prouzrokovali 224 saobraćajne nezgode ili 87%, u 1961. godini 204 ili 85%, u 1962. godini 234 ili 88,3%, u 1963. godini 241 ili 87% i u 1964. godini 268 ili 80%, od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda. Ista je situacija i u našoj zemlji, jer su vozači u 1964. godini prouzrokovali 83,6% od svih saobraćajnih nezgoda.

Posle vozača, kao što smo već naveli, dolaze pešaci. Tako je greškom pešaka u 1960. godini prouzrokovano 25 saobraćajnih nezgoda ili 9,7%, u 1961. godini 25 ili 10,6%, u 1962. godini 27 ili 10%, u 1963. godini 28 ili 10% i u 1964. godini 42 ili 12%, od svih saobraćajnih nezgoda. U Jugoslaviji je ovaj procent u 1964. godini iznosio 11,4%.

Najmanji broj saobraćajnih nezgoda izazvali su putnici u motornim vozilima. Tako su krivicom putnika u 1960. godini prouzrokovane svega 3 nezgode, ili 1,1%, u 1961. godini 1 ili 0,5%, u 1962. godini 1 ili 0,4%, u 1963. godini 3 ili 0,7% i u 1964. godini 1 ili 0,2%, dok je u Jugoslaviji bilo u 1964. godini svega 9 nezgoda.

Iz navedenih podataka možemo videti da ljudski faktor igra zaista najvažniju ulogu u bezbednosti saobraćaja. Međutim, kod ljudskog faktora posebno se ističu vozači i pešaci, dok putnici igraju skoro beznačajnu ulogu.

Što se tiče vozača, možemo istaći da postoji niz uzroka zbog kojih oni prouzrokuju nezgode. Tu pre svega dolazi prekoračenje dozvoljene brzine, neustupanje prvenstva prolaza drugom vozilu, nepravilno preticanje vozila, vožnja u alkoholisanom stanju itd.

¹⁵ Podaci dobiveni od Sekretarijata unutrašnjih poslova sreza Niš.

Prvi po redu uzrok saobraćajnih nezgoda je prekoračenje dozvoljene brzine. Iz statističkih podataka se vidi da je u 1960. godini na ovaj uzrok dolazilo 1%, u 1961. godini 20%, u 1962. godini 22,2%, u 1963. godini 31% a u 1964. godini 17%, od svih saobraćajnih nezgoda. U Jugoslaviji je u 1964. godini ovaj procenat iznosio 17,5%. Međutim, u srezu Niš ovaj procenat bi bio veći ako bi uzeli vozače bicikla i zaprežnih vozila, jer su i oni ušli u navedene procenat.

Drugi po redu uzrok saobraćajnih nezgoda je neustupanje prvenstva prolaza drugom vozilu. Ovaj uzrok je zastupljen u 1960. godini sa 5,5%, u 1961. godini sa 11%, u 1962. godini sa 14%, u 1963. godini sa 7% i u 1964. godini sa 14%, odnosno u Jugoslaviji, sa 10,8%, od svih saobraćajnih nezgoda.

Treći po redu uzrok saobraćajnih nezgoda je nepravilno preticanje vozila. Ovaj uzrok je zaustavljen u 1960. godini sa 6,2%, u 1961. godini sa 4,5%, u 1962. godini sa 8%, u 1963. godini sa 14% i u 1964. godini sa 7%, od svih saobraćajnih nezgoda. U Jugoslaviji je 1964. godine ovaj procent iznosio 8,7%.

Kao što je poznato, u javnom saobraćaju učestvuju profesionalni vozači, amateri, inostrani vozači i vozači Jugoslavenske narodne armije. Najveći broj saobraćajnih nezgoda nastao je krivicom profesionalnih vozača, što je i razumljivo, kad se ima u vidu, da oni i najviše učestvuju u javnom saobraćaju. Tako su krivicom ovih vozača izazvane u 1960. godini 62% od svih nezgoda, koje su prouzrokovali vozači, u 1961. godini 48,5%, u 1962. godini 33,7%, u 1963. godini 35,4% a u 1964. godini 50,7%. Na vozače amatere od ukupnog broja nezgoda koje su izazvali vozači dolazi i to: u 1960. godini 14%, u 1961. godini 13%, u 1963. godini 16,2%, u 1963. godini 17,5% a u 1964. godini 18%. Na inostrane vozače u 1960. godini dolazilo je 9%, u 1961. godini 8%, u 1962. godini 12%, u 1963. godini 22,2% i u 1964. godini 3,4%.

Iz ovih podataka se jasno vidi, kao što smo naveli, da profesionalni vozači najviše čine saobraćajne nezgode iz napred navedenih razloga. Osim toga, ima slučajeva da profesionalni vozači, da bi ostvarili što veću zaradu, voze premoreni, zbog čega dolazi do saobraćajnih nezgoda. Tako se iz statističkih podataka vidi da je zbog premorenosti vozača bilo u 1960. godini 9 saobraćajnih nezgoda, u 1961. godini 11, u 1962. godini 10, u 1963. godini 7 a u 1964. godini 17 saobraćajnih nezgoda.

Isto tako, i nedovoljno poznavanje saobraćajnih propisa utiče na broj saobraćajnih nezgoda. Zbog toga smatramo da bi trebalo predvideti da se posle isteka određenog broja godina od dana položenog ispita ponovo proveri znanje vozača iz ove oblasti, te ukoliko vozač ne pokaže potrebno poznavanje propisa da mu se oduzme vozačka dozvola.

Isto tako smatramo da bi bilo korisno predvideti obavezan pregled svih vozača po isteku tri godine od dana izdavanja vozačke dozvole, bez obzira o kojim se vozačima radi. Nije dovoljno što je ovakva obaveza predviđena samo za vozače motornih vozila, koji su zapošljeni u radnim organizacijama koje vrše javni prevoz putnika i robe, kao i za vozače kojima je izdata dozvola za upravljanje motornim vozilima D kategorije i vozačima koji su navršili 65 godina života.

Poseban problem predstavljaju biciklisti i vozači zaprežnih vozila. Oni ne poznaju saobraćajne propise, jer ne polažu nikakav ispit iz ove oblasti. Međutim, oni učestvuju u javnom saobraćaju, pa su i obavezni da te propise poznaju i da se istih pridržavaju. Zbog nepoznavanja saobraćajnih propisa, ne-

discipline i drugih uzroka oni često čine saobraćajne prekršaje i izazivaju nezgode. Tako se iz statističkih podataka vidi da su vozači bicikla u 1960. godini izazvali 20 saobraćajnih nezgoda, ili 8⁰/₀, u 1961. godini 12 ili 5%, u 1962. godini 9 ili 4⁰/₀, u 1963. godini 32 ili 11,6%, a u 1964. godini 28 ili 8,8%, od svih saobraćajnih nezgoda.

Isto tako veliki je broj poginulih i povređenih biciklista, o čemu smo već govorili.

Broj poginulih i povređenih vozača zaprežnih vozila je daleko manji. Tako je u periodu od 1960. godine do 1964. godine povređeno 25 vozača zaprega ili 7,2⁰/₀, dok su dva vozača poginula ili 3,3⁰/₀, od svih poginulih vozača.

Druga kategorija učesnika u javnom saobraćaju koja je izazvala najveći broj saobraćajnih nezgoda su pešaci. Ovo je i razumljivo jer su oni najmasovniji učesnici u javnom saobraćaju.

Pešaci ne samo da najviše stradaju u saobraćajnim nezgodama, već su oni i često krivi za saobraćajne nezgode. Tako su oni svojom krivicom prouzrokovali u 1960. godini 10% svih nezgoda, u 1961. godini 10,6⁰/₀, u 1962. godini 10,1%, u 1963. godini 10⁰/₀ i u 1964. godini 13%. U Jugoslaviji pešaci su u 1964. godini prouzrokovali 14,4⁰/₀ svih nezgoda.

5. ALKOHOL KAO FAKTOR SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Nema sumnje da alkohol igra vrlo važnu ulogu u prouzrokovanju saobraćajnih nezgoda. On utiče na sposobnost vozača za vožnju. Već i kod najmanje koncentracije alkohola u krvi, dolazi do usporenih reakcija, a i duševno stanje se menja. Pod uticajem alkohola procenjuju se sopstvene snage i sposobnosti, a opasnost se potcenjuje. Vozač ima tada veliku veru u sebe i u svoju sposobnost. U isto vreme kod njega opada osećaj odgovornosti. On prekasno raspoznaje prepreke na putu i zbog toga na vreme ne reaguje na novonastalu situaciju. Njegovo vidno polje je suženo tako da ne raspoznaje dovoljno šta se sve nalazi ispred njega. Isto tako, reakciono vreme se smanjuje i može biti smanjeno i na polovinu. Sve ovo utiče na bezbednost saobraćaja. Zbog toga je borba protiv alkoholizma u isto vreme i borba za bezbednost javnog saobraćaja.

Naš zakonodavac je izričito zabranio vožnju u pijanom stanju i upotrebu alkohola, kako neposredno pre vožnje tako i za vreme vožnje, koja može dovesti do alkoholne poremećenosti. On je odredio apsolutnu zabranu vožnje onom licu kod koga je nađeno više od 0,5 promila alkohola u krvi, jer smatra da je takvo lice pod dejstvom alkohola.

Da alkohol igra važnu ulogu u izazivanju saobraćajnih nezgoda vidi se i iz statističkih podataka Sekretarijata za unutrašnje poslove sreza Niš. Tako je u 1960. godini izvršeno 10 saobraćajnih nezgoda u pijanom stanju ili 4⁰/₀, u 1961. godini 21 ili 9⁰/₀, u 1962. godini 13 ili 5%, u 1963. godini 21 ili 8⁰/₀ i u 1964. godini 11, ili 3,5%, od svih saobraćajnih nezgoda.

Iz navedenih podataka može se steći pogrešan zaključak da nije veliki procent saobraćajnih nezgoda do kojih je došlo zbog toga što su učesnici u javnom saobraćaju bili pod uticajem alkohola. Međutim, ovde treba imati u vidu da se u alkoholisanom stanju, po pravilu, dešavaju saobraćajne nezgode sa vrlo teškim posledicama.

V. PREKRŠAJI U JAVNOM SAOBRAĆAJU¹⁶

Problemi suzbijanja i sprečavanja saobraćajnih nezgoda bili bi nepotpuni, ako ne bismo posebno analizirali i probleme prekršajnog postupka za prekršaje u javnom saobraćaju.

Broj saobraćajnih prekršaja prilično je veliki u odnosu na sve ostale prekršaje. Isto tako veliki je broj kažnjenih lica za ove prekršaje. To se vidi iz niže navedene tabele.

Godina	Broj svih prekršaja	Broj saobraćajnih prekršaja	Procent saobraćajnih prekršaja od svih prekršaja	Broj kažnjenih lica za saobraćajne prekršaje	Procent od ukupnog broja kažnjenih za sve prekršaje	Procent prekršaja u odnosu na broj stanovnika u srezu
1960.	20.596	4.236	20,5	4.014	19	6,2
1961.	17.899	4.505	25	3.728	17,8	5,83
1962.	18.643	3.812	20,4	3.261	17,5	5,2
1963.	21.478	4.567	21,2	3.144	14,6	4,8
1964.	18.502	3.478	18,8	3.206	17	5

Iz ove tabele vidimo da je skoro svaka četvrta, odnosno peta prijava za prekršaj, iz oblasti javnog saobraćaja. Iako se oseća izvesno smanjenje broja saobraćajnih prekršaja u odnosu na ukupan broj prekršaja, ipak je ovo smanjenje neznatno. Isto tako iz ove tabele se vidi da je broj kažnjenih lica za saobraćajne prekršaje u blagom opadanju, i to kako u odnosu na broj stanovnika u srezu tako i u odnosu na ukupan broj kažnjenih lica za sve prekršaje. Jedino se u toku 1964. godine u odnosu na 1962. godinu povećao procent kažnjenih lica, i to kako u odnosu na broj stanovnika tako i u odnosu na ukupan broj kažnjenih lica.

Tabela kažnjenih lica za saobraćajne prekršaje prema grupama prekršaja.

Godina	Povreda propisa o saobraćaju na javnim putevima	Povreda propisa o vozačima motornih vozila	Povreda propisa o zaštiti javnih puteva	Povreda ostalih propisa o zaštiti puta	Ukupno
1960.	3.099	680	104	131	4014
1961.	2.426	662	277	363	3728
1962.	1.558	1163	226	314	3261
1963.	1.372	1321	180	321	3144
1964.	1.591	1214	99	302	3206

Iz ove tabele vidi se da opada ukupan broj prekršaja iz oblasti saobraćaja. Međutim, zabrinjavajući je porast grupe prekršaja koji se odnose na povrede propisa o vozačima motornih vozila. To nam je signal da u narednom periodu treba pojačati preventivan rad sa vozačima, kao i operativnu kontrolu saobraćaja.

¹⁶ Podaci dobiveni od Veća za prekršaje sreza Niš.

Zbog učinjenih prekršaja najčešće su izricane kazne za prekoračenje dozvoljene brzine, nepridržavanja saobraćajnih znakova i signala, nepravilno preticanje, prevoz lica teretnim motornim vozilima i prevoz većeg broja lica od dozvoljenog, vožnju neispravnog vozila, kao i upotrebu neregistrovanog vozila.

Među povrede propisa o vozačima motornih vozila najčešći su vožnja motornog vozila bez vozačke dozvole i vožnja u pijanom ili pripitom stanju.

Među povrede propisa o zaštiti javnih puteva najčešći su prekršaji zauzimanja putnih površina.

Tabela kažnjenih lica za saobraćajne prekršaje prema vrstama kazne.

Godina	Kazna zatvora	Novčana kazna	Ukor	Ukupno
1960.	9	3.897	107	4.014
1961.	34	3.593	101	3.728
1962.	31	3.147	83	3.261
1963.	19	3.091	34	3.144
1964.	28	3.120	58	3.206

Iz ove tabele vidi se da je u najvećem broju slučajeva izricana novčana kazna. To je i razumljivo kad se ima u vidu da je kazna zatvora predviđena alternativno uz novčanu kaznu, i to samo za najteže saobraćajne prekršaje kad su oni imali teže posledice. Kazne zatvora su najčešće izricane za vožnju u pijanom i pripitom stanju, kao i prema učinocima prekršaja u povratu.

Tabela trajanja kazni zatvora

Godina	Ukupno kažnjeno	Ukupno dana	Prosek u danima
1960.	9	132	15
1961.	34	423	12,44
1962.	31	323	10,41
1963.	19	250	13,15
1964.	28	344	12,3

Kao što se iz ove tabele vidi prosek izrečenih kazni zatvora kreće se od 10 do 15 dana, što je po našem mišljenju nedovoljno s obzirom da se kazne zatvora izriču samo za najteže prekršaje i kad proizvedu teže posledice, ili kad se radi o licima koja se nalaze u povratu.

Mišljenja smo da bi prema takvim licima trebalo izricati kazne zatvora u dužem trajanju. Ovo bi nesumnjivo uticalo da se smanji broj najtežih saobraćajnih prekršaja.

U navedenom periodu vrlo retko je od strane sudije za prekršaje izricana mera oduzimanja vozačke dozvole. Tako je u 1961. godini ova mera izrečena protivu 6 lica što iznosi 0,16%, u 1962. godini protivu 8 lica što iznosi 0,25%, u 1963. godini prema 7 lica što iznosi 0,22%, i to od svih kažnjenih lica, dok ova mera nije izricana u 1960. i 1964. godini.

Interesantno je dati i tabelu novčanih kazni, i to prema visini, kako bi se videlo, koji iznos novčanih kazni su sudije za prekršaje izricale učinocima saobraćajnih prekršaja. Evo te tabele:

Godina	Ukupno kažnjeno novčanom kaznom	Do 1000 dinara	Procent	Od 1000 do 3000 dinara	Procent	Od 3000 do 5000 dinara	Procent	Od 5000 do 10000 dinara	Procent	Od 10000 do 20000 dinara	Procent	Preko 20000 dinara	Procent
1960.	3.897	1525	39,5	1711	44	528	13,5	102	2,6	25	0,7	2	0,1
1961.	3.583	1253	35	1474	41	614	17	221	6	20	1,5	1	
1962.	3.126	777	25	1271	40	680	21	349	11	43	1,5	60	2
1963.	3.091	478	19	1109	44	920	39	455	18	31	1	2	0,1
1964.	3.120	596	19	1165	37	917	29	391	12	34	0,6	17	0,5

Kao što se vidi iz ove tabele najveći je broj novčanih kazni u iznosu od 1000 do 3000 dinara, a zatim do 1000 dinara. Posle toga broj izrečenih kazni se sve više i više smanjuje onako kako se povećava visina izrečenih novčanih kazni. Međutim, novčana kazna u iznosu od 1000 dinara u stalnom je opadanju, dok se povećava broj kažnjenih lica novčanom kaznom od 3000 do 5000 dinara. Iako je ova tendencija pozitivna, ipak možemo reći da je još uvek mali broj novčanih kazni u većem iznosu, jer procent izrečenih novčanih kazni od 10.000 do 20.000 dinara ne prelazi ni 2% od ukupnog broja izrečenih novčanih kazni, dok se procent izrečenih novčanih kazni od 5.000 do 10.000 dinara kreće od 2% do 12%.

Sudije za prekršaje kažnjavali su lica i u mandatnom postupku.

Iz niže navedene tabele vidi se koliko je lica kažnjeno u ovom postupku i koliki je procent kažnjenih u odnosu na ukupan broj kažnjenih za saobraćajne prekršaje. Evo te tabele:

Godina	Broj kažnjenih u mandatnom postupku	Ukupan broj kažnjenih za saobraćajne prekršaje	Procent kažnjenih u mandatnom postupku
1960.	596	4.014	14,4
1961.	1052	3.728	29
1962.	319	3.261	9,6
1963.	441	3.144	14
1964.	798	3.206	24,7

Iz ove tabele se vidi da je najveći broj lica koja su bila kažnjena u mandatnom postupku bio u 1961. godini, da se narednih godina ovaj broj smanjivao, s tim što se u 1964. godini ponovo povećao. Međutim, još uvek je mali procent kažnjenih lica u ovom postupku od ukupnog broja kažnjenih lica.

VI. KRIVIČNO PRAVNA REPRESIJA¹⁷

Krivična dela ugrožavanja javnog saobraćaja iz čl. 271. i 273. Krivičnog zakonika zavise u prvom redu od razvijenosti saobraćaja, kao i od drugih faktora o kojima smo već govorili. Ova krivična dela najčešće se vrše u gra-

¹⁷ Podaci dobiveni od javnih tužilaštava u Nišu i Prokuplju.

dovima i na glavnim putevima. Krivično-pravna represija ima vrlo važnu ulogu u borbi protiv ovih krivičnih dela. Mi ćemo se ovde osvrnuti na stanje na teritoriji Okružnog suda u Nišu i Prokuplju i na probleme koji se ovde pojavljuju.

U prvom redu obradićemo politiku gonjenja i kažnjavanja, trajanja krivičnog postupka i druga pitanja koja su u vezi sa napred iznetim pitanjima.

Tabela krivičnih dela iz čl. 271. i 273/271. Krivičnog zakonika.

Godina	Prethodni postupak				Optuženo od jav. tuž.				Presuđeno od suda			
	broj		indeks		broj		indeks		broj		indeks	
	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.	čl. 271. do 273.
1962.	89	40	100	100	58	30	100	100	45	23	100	100
1963.	61	38	71	95	52	20	90	66	32	18	71	80
1964.	60	37	66	91	19	15	32	50	7	20	15	89

Iz ove tabele vidimo da broj krivičnih dela iz člana 271. Krivičnog zakonika opada. Tako, na primer, dok je u 1962. godini bilo 89 krivičnih dela iz ovog člana, u 1964. godini taj broj je pao na 60. Isto tako u neznatnom opadanju su i krivična dela iz čl. 273/271. KZ i to od 40 u 1962. godini na 37 krivičnih dela u 1964. godini.

Dalje, iz ove tabele vidimo da je isto tako opao broj optuženih lica za krivično delo iz člana 271. Krivičnog zakonika. Naime, dok je u 1962. godini optuženo 58 lica, dotle je u 1964. godini optuženo svega 19 lica. Međutim, broj optuženih lica za ovo krivično delo u 1964. godini ne mora da bude apsolutno tačan, jer su ovo podaci koji su dobijeni od tužilaštva krajem 1964. godine, pa je verovatno izvestan broj predmeta ostao nesvršen. No, ipak smatramo da se stanje ne bi bitno izmenilo, jer je u 1964. godini optuženo za ovo delo svega 19 lica. Isto tako smanjio se i broj optuženih lica za krivično delo iz čl. 273/271. KZ i to od 30 u 1962. godini na 15 u 1964. godini.

Iz ove tabele se isto tako vidi da je manji broj lica koja su presuđena od strane suda u 1964. godini u odnosu na 1962. i 1963. godinu. Tako se broj lica koja su presuđena za krivično delo iz člana 271. Krivičnog zakonika smanjuje od 45 u 1962. godini na 7 u 1964. godini, a za krivično delo iz čl. 273/271. KZ od 23 u 1962. godini na 20 u 1964. godini.

Pošto smo analizirali napred navedene tabele, to ćemo sada dati podatke o broju krivičnih prijava za ova krivična dela i kako su rešene ove prijave.

Godina	Krivična dela iz člana 271. KZ						Krivična dela iz člana 273/271. KZ					
	broj pri- java	odbačajem		zahtevom		broj pri- java	odbačajem		zahtevom			
		broj	u %	broj	u %		broj	u %	broj	u %		
1962.	144	71	50	73	50	56	20	35,7	35	64,3		
1963.	139	55	40	86	60	66	29	44	37	56		
1964.	104	35	38	66	66,4	65	30	47,5	38	54		

Kao što se vidi iz ove tabele, veliki je procent odbačenih prijava. Tako je u 1962. godini odbačeno 50% prijava kod krivičnog dela iz člana 271. KZ, a 35,7% kod krivičnog dela iz čl. 273/271. KZ, dok je u 1964. godini za prvo

krivično delo odbačeno 33,0%, a za drugo krivično delo 47% kod svih podnetih prijava. Ovi podaci nam govore da se skoro svaka druga odnosno svaka treća prijava za navedena krivična dela odbacuje i postupak se ne pokreće. Oni nam dalje govore, da se relativno dosta podnose prijave od organa unutrašnjih poslova, iako se ne radi o krivičnim delima već o prekršajima. Međutim, mišljenja smo da su javna tužilaštva odbacivala u pojedinim slučajevima i krivične prijave gde je bilo elemenata krivičnog dela iz člana 271. Krivičnog zakonika, ali pošto je delo ostalo bez posledice, to su oni primenili član 4. stav 2. KZ i ovakve prijave sa zahtevom za administrativno kažnjavanje ustupali sudijama za prekršaje.

Interesantan je podatak da je prilično veliki procent odbačenih prijava iz čl. 273/271. KZ. Ovo zbog toga što se ovde radi o teškom delu, te je primena člana 4. stav 2. KZ tako reći isključena.

I. POLITIKA GONJENJA I KAŽNJAVANJA

Da bismo upoznali politiku gonjenja i kažnjavanja potrebno je dati pregled primljenih prijava, broja odbačaja, obustava i optuženja.

Tabela za krivično delo iz čl. 271. KZ.

Godina	Broj prijava	Odbačajem		Prethodni postupak				Optuženjem		
		broj	u %	zah-tev	obustavom broj	u %	dovršen prekidom broj	u %	broj	u %
1962.	144	71	50	73	32	36,3	—	—	58	63,7
1963	139	55	40	86	35	40,7	—	—	52	59,3
1964.	104	35	33	66	52	70	—	—	17	30

Tabela za krivično delo iz čl. 271/273 KZ

Godina	Broj prijava	Odbačajem		Prethodni postupak				Optuženjem		
		broj	u %	zah-tev	obustavom broj	u %	dovršen prekidom broj	u %	broj	u %
1962.	56	20	35,7	35	14	40	—	—	30	60
1963.	66	29	44	37	20	54	—	—	21	56
1964.	65	30	47,5	38	14	39,6	—	—	13	32

Iz napred navedenih tabela vidimo da je relativno mali broj optuženja u odnosu na ukupan broj primljenih prijava. Veliki je i broj obustava u odnosu na ukupan broj zahteva za pokretanje krivičnog postupka. Do ovako velikog broja obustava je došlo u prvom redu zbog toga što nije bilo dovoljno dokaza da je izvršeno krivično delo, a ređe zbog toga što nije bilo elemenata krivičnog dela. Ipak, stoji činjenica da je veliki broj obustava za ova krivična dela i da o ovoj činjenici organi tužilaštva moraju da vode više računa.

Interesantno je videti kako su javni tužioci vršili kvalifikaciju napred navedenih krivičnih dela uzimajući pri tome u obzir vinost izvršioca krivičnog dela.

Godina	Krivično delo iz člana 271. KZ				Krivično delo iz člana 273/271. KZ						
	br. opt.	Umišljaj broj u %		Nehat broj u %		br. optuž. broj u %	Umišljaj broj u %		Nehat broj u %		
1962.	58	30	52	28	48	30	—	21	70,6	9	29,4
1963.	52	32	60,8	20	39,2	21	—	3	14,3	18	85,7
1964.	17	10	60,6	7	39,4	13	—	3	23,2	10	76,8

Iz ove tabele se vidi da je kod krivičnog dela iz člana 271. KZ bilo više optuženja sa umišljajno delo nego kod krivičnog dela iz člana 273/271. KZ. Tako je u 1962. godini optuženo za umišljajno krivično delo iz člana 271. KZ. 52% lica, u 1963. godini 60,8%, a u 1964. godini 60,6%, od ukupnog broja optuženih lica.

Kad se radi o krivičnom delu iz člana 273/271. KZ, vidimo da su okružna javna tužilaštva, u 1962. godini uglavnom tužila da su ova dela izvršena sa umišljajem, jer ovaj procent iznosi za tu godinu 70,6%, dok je u 1963. i 1964. godini procent optuženih lica koja su izvršila ovo delo sa umišljajem opao na 14,3% u 1963. godini i 23,2% u 1964. godini.

Smatramo da je pravilna tendencija da se smanji procent optuženih lica da su ova krivična dela izvršila sa umišljajem, jer se ova dela po pravilu vrše iz nehata.

Okružna i opštinska javna tužilaštva držala su se prakse koja je bila u Srbiji u pogledu vinosti kod ovih krivičnih dela. Tako je u Srbiji u 1962. godini optuženo 48% lica od svih optuženih lica da su ova dela izvršila sa umišljajem. Međutim, ova praksa je u zadnjim godinama napuštena i na optuženje da su ova dela izvršena sa umišljajem ide se izuzetno.

Neujednačenost po pitanju koji oblik vinosti treba uzeti prilikom optuženja dolazi usled različitih kriterijuma koji se uzimaju prilikom određivanja vrste vinosti kod ovih krivičnih dela.

Važnost pravilne kvalifikacije kod ovih krivičnih dela nije samo teorijske prirode, već ima i praktični značaj za utvrđivanje težine krivičnog dela i stepena krivične odgovornosti. U pogledu kazne koja je predviđena za ovo krivično delo postoje velike razlike da li je ovo delo izvršeno sa umišljajem ili iz nehata. Kad se pogledaju statistički podaci o visini izrečenih kazni, dolazimo do zaključka da su one uglavnom uslovne kod krivičnih dela iz člana 271. Krivičnog zakonika, dok su kod krivičnih dela iz člana 273/271 Krivičnog zakonika prilično blage. Ovo se vidi iz niže navedene tabele.

Go- dina	Broj osu- đenih lica		Z a t v o r						Strogi zatvor					
	član	član	do 6		do jedne		do 3		do 3		do 5			
	271.	273.	godina	godine	godine	godine	godine	godine	godine	godine	godina			
1962.	45	22	6	11	—	7	—	4	31	—	8	—	—	—
1963.	39	16	11	9	—	3	—	3	26	1	2	—	—	1
1964.	12	19	3	4	2	2	—	3	—	8	3	—	—	1

Iz ove tabele vidimo da je za krivično delo iz člana 271. Krivičnog zakonika izrečeno najviše uslovnih, a zatim novčanih kazni. U 1962. godini samo je 6 lica osuđeno od ukupno 45 na безусловne kazne zatvora u trajanju do 6 me-

seci, u 1963. godini 11 lica od ukupno 36 i, u 1964. godini 3 lica od ukupno 12, dok su ostala lica osuđena na uslovne ili novčane kazne. Iz ovih podataka možemo doći do zaključka da se najverovatnije radilo o delima koja su izvršena iz nehata iako su ista bila kvalifikovana da su izvršena sa umišljajem. Da se radilo o delima koja su izvršena sa umišljajem, sigurno je da bi kazne bile strožije.

Dalje se iz ove tabele vidi da u 1962. i 1963. godini za krivična dela iz člana 273. Krivičnog zakonika nije bio uslovnih kazni, dok je u 1964. godini od ukupno 19 lica 8 lica osuđeno na uslovne kazne. Ovo ukazuje da postoji tendencija ublažavanja kazni i za ova krivična dela iako se radi o teškim krivičnim delima.

Mera bezbednosti oduzimanja vozačke dozvole i zabrana bavljenja vozačkim zanimanjem nije izrečena ni prema jednom licu. Javna tužilaštva su slabo predlagala ovu meru, a ukoliko je i bilo predloga ovi predlozi nisu prihvatani od suda. Međutim, mišljenja smo da bi ovu meru trebalo više izricati, i to u svim slučajevima kad se radi o povratnicima ili o vozačima koji su ovo delo izvršili u pijanom stanju.

Ako uporedimo broj saobraćajnih nezgoda sa brojem podnetih krivičnih prijava i zahteva za izviđaje, kao i brojem optuženih i osuđenih lica, dolazimo do ovih podataka.

U 1962. godini podneto je 200 krivičnih prijava a bilo je 265 saobraćajnih nezgoda, što iznosi 78,5% od ukupnog broja nezgoda, u 1963. godini podneto je 205 prijava od ukupno 278 saobraćajnih nezgoda, ili 71,8%, i u 1964. godini 169 prijava od ukupno 325 saobraćajnih nezgoda ili 52,3%. Ovaj podatak nam ukazuje da je veliki broj podnetih prijava u odnosu na ukupan broj nezgoda. Međutim, kad uporedimo broj zahteva za vođenje izviđaja, broj optuženih i osuđenih lica za saobraćajne nezgode, u odnosu na ukupan broj nezgoda, dolazimo do podataka da je relativno mali broj lica protiv kojih je vođen krivični postupak, a još manji broj lica koja su bila optužena i osuđena. Tako se iz napred navedenih podataka vidi da je u 1962. godini stavljen zahtev za izviđaj protivu 108 lica što iznosi 40,2%, u 1963. godini protivu 123 lica što iznosi 42%, a u 1964. godini protiv 104 lica što iznosi 32%, od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda.

Ako se broj saobraćajnih nezgoda uporedi sa brojem optuženja, dolazimo do podataka da je manji broj nezgoda za koje su odgovarali vozači. Tako je u 1962. godini optuženo 86 lica ili 32,5%, u 1963. godini 73 lica ili 26,3% a u 1964. godini 30 lica ili 9,5%, od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda.

Stvar stoji još gore ako uporedimo broj osuđenih lica sa brojem nezgoda. Tako je u 1962. godini osuđeno 64 lica ili 24%, u 1963. godini 50 lica ili 18%, a u 1964. godini 16 lica ili 7,3% od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda. Prema tome, tek svaka peta saobraćajna nezgoda nastala je krivicom vozača.

2. TRAJANJE KRIVIČNOG POSTUPKA

Trajanje krivičnog postupka za ova krivična dela je vrlo važna stvar, jer utiče na efikasnu borbu protivu izvršilaca ovih dela. Međutim, iz statističkih podataka se vidi da postupak dugo traje i da sa istim ne možemo biti potpuno zadovoljni.

Trajanje krivičnog postupka za krivična dela iz člana 271. i 273. Krivičnog zakonika

Go- dina	Br. pred. u izvidaju član 271. 273.		Trajanje prethodnog postupka						Trajanje sudskog postupka			
			Od prijave do zahteva član		Od zahteva do završetka član		Od završetka izviđ. do opt član		Do prvoste- pene presu- de član		Do pravnosna- žne presude član	
			271.	273.	271.	273.	271.	273.	271.	273.	271.	273.
1962.	73	35	4 d.	7 d.	95 d.	50 d.	15 d.	38 d.	75 d.	70 d.	100 d.	10 d.
1963.	86	37	8	8	112	65	12	28	130	90	105	120
1964.	66	38	3	3	115	33	15	18	92	71	85	92

Iz ove tabele vidi se da krivični postupak i za jedno i za drugo krivično delo traje prilično dugo. Naime, prethodni postupak za krivično delo iz člana 271. Krivičnog zakonika traje prosečno preko 3 meseca, a postupak pred sudom preko 6 meseci. Kad se to uzme u obzir dolazi se do podataka da postupak za ovo delo od dobijanja prijave do pravnosnažnosti presude traje prosečno jednu godinu. Sigurno je da ovde postoji niz objektivnih razloga, ali je isto tako sigurno da ima niz subjektivnih slabosti u radu po ovim predmetima.

Isto tako, prilično dugo traje i postupak za krivična dela iz člana 273. u vezi sa članom 271. Krivičnog zakonika. I za ova krivična dela prethodni postupak traje oko 3 meseca, a postupak pred sudom oko 6 meseci. Prema tome, iako se ovde radi o teškom krivičnom delu koje je imalo teške posledice, ipak postupak i za ovo krivično delo od podnošenja prijave do pravnosnažnosti presude traje oko jedne godine. I ovde postoje objektivni razlozi kao što je saslušanje svedoka koji se nalaze u drugim mestima zbog čega se na njihovo saslušanje čeka prilično dugo, a ima svedoka za čijim se adresama dugo traga dok se pronađu i saslušaju. Međutim, ipak treba ubuduće nastojati da se trajanje krivičnog postupka svede na razumnu meru.

Mr Radosav R. PETROVIĆ,
zamenik Okružnog javnog tužioca u Nišu

R é s u m é

Le nombre des accidents de la circulation dans l'arrondissement de Niš est en une augmentation constante. Tandis qu'en 1960 on avait enregistré 255 accidents, en 1964 leur nombre était passé à 325. D'autre part, en 1960, on avait déploré 237 victimes alors qu'en 1964 leur nombre s'élevait à 278. Enfin, le nombre des morts est passé de 15 en 1960 à 32 en 1964, et celui des blessés graves de 56 en 1960 à 114 en 1964.

Lorsqu'on compare le nombre des véhicules avec celui des accidents, on constate qu'en 1960 il y a eu 72 accidents pour 1.000 véhicules, contre 55 en 1964, soit une diminution assez sensible. En revanche, lorsqu'on compare le nombre des morts et des blessés avec celui des véhicules, on constate qu'en 1960 il y a eu 4,3 morts et 61 blessés pour 1.000 véhicules, contre 5,9 et 41 en 1964, soit une certaine augmentation du nombre des morts par rapport à celui des véhicules.

Parmi les usagers de la circulation, les plus atteints sont les piétons (22,3%), puis les occupants des véhicules, (33%), les cyclistes (22,3%), les tractoristes et les conducteurs de voitures (13,6%), et enfin les motocyclistes et les charretiers.

La proportion des morts s'établit comme suit: piétons (28,1%), occupants des véhicules (15,6%), cyclistes et mopédistes.

Le nombre des accidents de la circulation a influé aussi sur le montant des indemnités versées par l'office d'assurances de Niš, qui sont en augmentation constante.

Les responsables des accidents de la circulation sont le plus souvent les chauffeurs; viennent ensuite les piétons et les occupants des véhicules. La route et le véhicule jouent dans ce domaine un rôle insignifiant.

Les chauffeurs provoquent le plus souvent des accidents par excès de vitesse, parce qu'ils ne respectent pas la priorité et enfin parce qu'ils effectuent des dépassements irréguliers.

Les accidents les plus nombreux sont le fait des chauffeurs professionnels.

L'alcool joue un rôle important dans les accidents graves. En 1964, l'ébriété était à l'origine de 3,5% des accidents graves.

Le nombre des infractions aux règles de la circulation représente près d'un cinquième du nombre total des infractions. Les peines pour ces infractions se présentent le plus souvent sous forme d'amendes qui vont de 3 à 5.000 dinars. Les peines d'emprisonnement sont rarement prononcées, et leur durée moyenne est d'environ 12 jours.

Le nombre des personnes qui ont été frappées de sanctions pénales pour avoir provoqué des accidents de la route est relativement peu élevé. Ceci indique les chauffeurs ne pas responsables de la plupart des accidents.

Les peines prononcées par les tribunaux ne sont pas satisfaisantes. Il y a trop de sursis et de peines d'emprisonnement de courte durée.

La procédure pénale dure assez longtemps un an environ.

L'enquête sur les lieux pose un problème à part, à cause du nombre et de la nature des accidents.