

## PREVENCIJA ZLOUPOTREBE OPOJNIH DROGA U SAOBRAĆAJU DRUG ABUSE PREVENTION IN TRAFFIC

Lejla Šaćirović<sup>1</sup>

### SAŽETAK

**Rezime:** Pod mjerama prevencije podrazumijevaju se mjere i aktivnosti državnih i drugih institucija i organa u cilju sprječavanja negativnih društvenih pojava, kao i zabranjenih posljedica koje iz tih pojava proizilaze. Takođe, one obuhvataju i stvaranje povoljnih uslova da do takvih pojava i posljedica ne dođe prvenstveno iznalaženjem načina da se eliminiše uzrok koji dovodi do neželjene pojave. Osnovni faktori koji određuju bezbjednost saobraćaja jesu čovjek, vozilo i put, stoga i mjere preventivnog djelovanja moraju biti usmjerene na njih. Jedan od uzroka koji dovodi do stvaranja negativne društvene pojave u vidu ugrožavanja javnog prometa jeste i sve češća upotreba opojnih droga. Riječ je o problemu s kojim se savremeno društvo svakodnevno bori, a koji dovodi do porasta kako općeg kriminaliteta tako i saobraćajnog kriminaliteta. Osnovno pitanje koje se postavlja u ovom radu jeste: kako suzbiti broj učesnika u saobraćaju koji upravljaju motornim vozilom pod dejstvom opojnih droga i koji na taj način čine potencijalnu opasnost po zaštićena dobra? Autorica će u radu iznijeti teorijske stavove o prevenciji saobraćajnog kriminaliteta sa aspekta kriminalne profilakse, uticaj opojnih droga na psihomotorne sposobnosti vozača sa medicinskog aspekta, te na osnovu istih nastojati iznijeti prijedloge najefikasnijih i najadekvatnijih mjera za suzbijanje saobraćajnog traumatizma izazvanog omamljenošću, odnosno upotrebom opojnih droga u saobraćaju. U okviru istraživanja, služeći se metodama statističke analize dokumenata nadležnih institucija i metodom ankete izvršiti će se ispitivanje učesnika u saobraćaju - aktivnih vozača, a rezultati će pokazati koje mjere oni smatraju najefikasnijim i na čijem jačanju je potrebno kontinuirano raditi. Stoga će se u radu najviše pažnje posvetiti teorijskoj obradi istih.

**Ključne riječi:** prevencija, preventivne mjere, saobraćaj, kriminalitet, opojne droge, psihotropne supstance

### 1. UVOD

Droga, psihoaktivne tvari i opojna sredstva prirodne su ili hemijski sintetizirane tvari koje djeluju na centralni nervni sistem i uzrokuju različita tjelesna ili psihoaktivna djelovanja kao što su halucinacije, pospanost, promjene raspoloženja itd. Pojedina sredstva ovisnosti su legalna (alkohol, sedativi, lijekovi), dok drugu skupinu čine tzv. droge – nelegalna sredstva koja imaju jači negativan uticaj na psihomotorne sposobnosti organizma, pa shodno tome i na sigurno upravljanje motornim vozilom pod dejstvom istih. Vozači pod uticajem opojnih droga imaju različite poremećaje razine svijesti, opažanja, ponašanja, te ostalih psihofizičkih funkcija ili reakcija, te stoga ne reaguju u skladu sa naučenim vozačkim vještinama i posjeduju reakcije neprimjerene za datu situaciju, a što može dovesti do izazivanja saobraćajne nesreće sa fatalnim posljedicama.

Unatoč tome što je alkohol još uvijek prvi negativni element - uzročnik koji dovodi u opasnost život učesnika u prometu, općim porastom zloupotrebe droga u svim sferama života, sve je više i vozača koji na ceste izlaze pod uticajem iste. Teško je reći šta je pogubnije za sigurnu vožnju alkohol ili droga, ali neupitna je činjenica da je najpogubnija kombinacija ovih tvari, a što se najčešće i sreće u praksi. Ovom problemu potrebno je pristupiti sa šireg stanovišta, obzirom da je najefikasniji način suzbijanja istog, suzbijanje same upotrebe opojnih droga, a ne samo prevencija upravljanja motornim vozilom pod dejstvom opojnih droga. Dakle, potrebno je ojačati svijest pripadnika društvene zajednice o negativnom dejstvu opojnih droga koje izazivaju ovisnost i svakodnevno odnose ljudske živote, te na taj način šire djelovati nego u slučaju da se samo razvije svijest o štetnom djelovanju droge na sigurnu vožnju vlastitim vozilom ili upotrebu alternativnih vidova prevoza nakon konzumiranja opojnih droga.

---

<sup>1</sup> MA (uža specijalnost krivično pravo), dipl. pravnik, doktorant Pravnog fakulteta Univerziteta u Travniku (uža naučna oblast krivično pravo), viši asistent na predmetima Krivično pravo I, Krivično pravo II, Penologija i Osnovi kriminalistike na Pravnom fakultetu Univerziteta u Travniku

## 2. PREVENCIJA SAOBRAĆAJNOG KRIMINALITETA

Prevenција kriminaliteta obuhvata sve mjere kojima se smanjuje ili na drugi način pridonosi kvantitativnom i kvalitativnom smanjenju kriminaliteta i osjećaja nesigurnosti kod građana, bilo kroz direktno odvracanje od kriminalnih aktivnosti, ili kroz politiku i intervencije osmišljene u cilju smanjenja potencijala za kriminal i uzroke kriminaliteta.<sup>1</sup>

Prevenција kriminaliteta predstavlja sprječavanje vršenja krivičnih djela i drugih devijantnih ponašanja, te angažovanje svih subjektivnih društvenih faktora na preduzimanju čitavog sistema mjera i radnji u cilju otklanjanja kako posrednih, tako i neposrednih, objektivnih i subjektivnih faktora, tj. uslova i uzroka kriminalnog, odnosno prestupničkog ponašanja pojedinaca ili društvenih grupa.

Saobraćajni delikti su posebni oblici kriminalnog ponašanja koji predstavljaju noviji vid kriminaliteta i usko su povezani sa urbanizacijom i razvojem saobraćaja. Ovaj vid kriminaliteta uslovljava mnoge negativne društvene posljedice, a naročito značajne su veliki gubitci ljudskih života, uništavanje materijalnih dobara, te proizvodnja radno nesposobnog stanovništva sa utvrđenim trajnim invaliditetom.

Svi osnovni elementi sistema prevencije koji se susreću u drugim društvenim oblastima, susreću se i na području saobraćaja. Osnovne faktore bezbjednosti saobraćaja čine vozilo, put i čovjek, pa je stoga i određene preventivne mjere neophodno usmjeriti ka ovim faktorima.

Prevenција saobraćajnih delikata može se izvršiti na dva načina:

- putem mjera koje neposredno utiču na bezbjednost javnog saobraćaja
- preko mjera koje utiču na čoveka kao savjesnog učesnika u saobraćaju

Mjere koje neposredno utiču na bezbjednost javnog saobraćaja predstavljaju materijalno uređivanje kretanja vozila kao fizičke pojave, dok su mjere 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 mjera nadomjestite drugim mjerama.<sup>2</sup>

Važno je istaći da je široka je lepeza preventivnih mjera kojima se može djelovati ante delictum kako bi spriječili nastanak neželjene posljedice, ali su takođe veoma bitne i preventivne mjere koje se provode post delictum, odnosno u vidu represivnih mjera, kako bi se u društvu ojačala svijest važnosti i negativnoj težini posljedice koju su ova djela već proizvela. Osnovni preduvjeti koje treba implementirati da bi se moglo upravljati sigurnošću saobraćaja, između ostalog, su:

- sveobuhvatan, stabilan sistem organizacije društva, uz opći nivo angažovanja društvene zajednice (šira društvena osnova, odnosno uključivanje većeg broja institucija),
- poboljšanje strukture mjera društvene intervencije kroz preuzimanje većeg broja, prije svega, preventivnih mjera,
- dati odgovarajuće mjesto sigurnosti saobraćaja među općep priznatim potrebama društva,
- definisanje ciljeva i strateških aktivnosti kojima će se ti ciljevi ostvariti na podlozi izučenih pojavnih oblika i uzroka saobraćajnih nezgoda,
- programirani pad smanjenja broja saobraćajnih nezgoda, što podrazumijeva postojanje kvalitetnih, stručno utemeljenih, osmišljenih, konkretnih, ekonomski opravdanih, praktično provodljivih programa i planova sigurnosti saobraćaja,
- pouzdan informacioni sistem, sa podacima koji su stručno eleborirani i dostupni velikom broju institucija,
- sistematska primjena stručno verifikovane politike, prakse i racionalno korištenje resursa sigurnosti saobraćaja,
- postojanje državnog tijela za sigurnost saobraćaja, kao koordinacionih tijela za sigurnost saobraćaja na svim nivoima administrativnog organizovanja,
- ozbiljne i osposobljene naučne institucije koje se na multidisciplinarnan način bave izučavanjem problema sigurnosti saobraćaja i primjenom odgovarajućih mjera,

---

<sup>1</sup> Evropska mreža za prevenciju kriminala – EUCPN, 2001. godina

<sup>2</sup> Grupa autora, 1991. god., *Prevenција krivičnih djela ugrožavanja javnog prometa uslijed omamljenosti*, Književni krug i Pravni fakultet Zagreb, Zagreb

- дефинисање јасне улоге институција у систему сигурности саобраћаја, посебно однос између органа управе и других институција,
- дефинисање одговорности институција за стање у овој области,
- стално праћење, преиспитивање и унапређење рада институција,
- стално праћење и вредновање улоге, утицаја, ефеката, домета и граница сваке мјере друштвене интервенције која се предузима,
- jačanje ustavnosti i zakonitosti, funkcionisanje pravne države i razvoj društvenih odnosa.

Najracionalniji korak radi osposobljavanja društvenih struktura da uspješno mogu upravljati sigurnošću saobraćaja u ovom momentu je donošenje akcionih programa sigurnosti saobraćaja na nivou Bosne i Hercegovine, pomoću kojih bi se konkretno definisala i realizovala strategija sigurnosti u ovoj oblasti.

Akcionim programima sigurnosti saobraćaja u kome bi se definisali ciljevi, strateške aktivnosti za realizaciju tih ciljeva, određeni prioriteta po principu relevantnosti i ugradili ostali potrebni instrumenti, predstavljali bi, pored ostalog, i neku vrstu scenarija za preduzimanje, prije svega, mjera i aktivnosti koje ne zahtijevaju velika ulaganja društvenih aktivnosti. Svojim sadržajima i ciljevima programi i planovi sigurnosti saobraćaja trebaju biti društveno poželjni, kvalitetni, stručno utemeljeni, osmišljeni, konkretni, ekonomski opravdani kao i praktično provodivi.<sup>1</sup>

### 3. DROGA I SAOBRAĆAJNI KRIMINALITET

„Ovisnički kriminalitet je vrsta prestupništva i patologija kriminalnih pojava određena uzročnom vezom sa drogom i uslovljena pojavom narkomanije. Naime, gdje god postoji zloupotreba droge, tamo je i neki od vidova prestupničkog ponašanja. U tom smislu, možemo razlikovati kriminalitet osoba pod neposrednim uticajem droge, koji nije u vezi sa nabavkom i distribucijom droge (npr. saobraćajni kriminalitet) i kriminalitet koji je neposredno usmjeren na nabavku droge, u šta spadaju sva krivična djela čijim se izvršenjem neposredno želi doći u posjed narkotika.“<sup>2</sup>

Uzroci i razlozi pojavnosti konzumiranja opojnih droga su različiti i imaju socijalnu podlogu, te ih treba razumijevati sa stajališta širokih socijalnih pitanja. U opojna sredstva ovisnosti ubrajamo: psihostimulanse, narkotike i opijate, halucinogene droge, depresore, te kanabis i pripravke. Ovisnici su osobe koje povremeno ili trajno uzimaju sredstva ovisnosti, a ovisnost o opojnim drogama obuhvata psihološku, psihičku ili tjelesnu ovisnost koja nastaje međusobnim djelovanjem organizma i neke psihoaktivne tvari.

Ovisnici – vozači ne reaguju u skladu sa naučenim vještinama, imaju reakcije neprimjerene za datu situaciju, nekritični su prema svom stanju, nemaju adekvatno kritičko prosuđivanje za uključivanje u promet, imaju lošije psihofizičke karakteristike, poremećena im je koordinacija i vrijeme reagiranja, pogrešno procjenjuju udaljenost, imaju poremećenu percepciju vida i sluha, nemaju dobru orijentaciju u prostoru i vremenu, a sve to zajedno povećava rizik vožnje.

Neke halucinogene droge poput ekstazy-ja i sintetičke droge poput kokaina izazivaju bezrazložnu agresiju i dovode vozača u stanje hiperaktivnosti, te imaju porazne učinke u prometu. Evropski centar za nadzor droga i ovisnost o drogama (EMCDDA) je upozorio na podatak prema kojem je na cestama u zemljama EU sve više vozača koji koriste droge ili lijekove uz čije se uzimanje ne preporučuje vožnja, te su pozvali Evropsku uniju da reagira.

Najčešće korištena droga je marihuana, koju koristi od 7-25%<sup>3</sup> adolescenata, a procenat se mijenja u zavisnosti od uzrasta, sredine u kojoj žive, pola (procenat se povećava sa uzrastom, veći je u urbanim sredinama i u većim gradovima, te među muškom populacijom). U porastu je i korištenje sintetskih droga, naročito među srednjoškolskom omladinom. Prosječna dob prvog uzimanja je 15 godina, prvog injektiranja droga je 21 godina (18 godina u dobnoj skupini od 18-24), a prvog odlaska na liječenje između 22-25 godina. Pravilo je da ovisnik uzima više supstanci istovremeno, uobičajeno počinje sa alkoholom i marihuanom, te brzo prelazi na opijatska sredstva. Opijatski tip ovisnosti najprisutniji je među ovisnicima i čini oko 90% populacije koja dođe na liječenje.

<sup>1</sup> Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja 2008-2013. godina, Federalno ministarstvo unutrašnjih poslova, januar 2008. god.

<sup>2</sup> Korač H., Ivanović, A.R., Begović, A., 2010. god., Prevencija kriminaliteta, Megraf, Beograd

<sup>3</sup> UNICEF, 2002 god., Brza procjena i odgovor na HIV/AIDS među posebno osjetljivim mladim ljudima u Jugoistočnoj Evropi, Rapid Assessment and Response, Bukurešt

Unatoč tome što je alkohol još uvijek prvi negativni element koji dovodi u opasnost živote sudionika u prometu na svim cestama EU-a, trebalo bi obratiti pozornost i na činjenicu da je sve više vozača koji voze uz upotrebu droga i nekih lijekova uz čije se uzimanje vožnja ne preporučuje.<sup>1</sup> S obzirom na opći porast upotrebe droga od kraja devedesetih ne čudi što je sve više vozača koji na ceste izlaze pod uticajem opojnih droga. Nasumično provedena analiza pokazuje da je 2% vozača podvrgnutih testiranju uzorka sline vozilo pod uticajem neke vrste droge. Zbog ovisnikove nesposobnosti da odgovorno upravlja vozilom i mogućeg zakazivanja nadzora nad ovisnicima, društvo bi trebalo zauzeti jasan stav prema ovisnicima u prometu i biti dosljedno u provođenju sankcija, jer je sigurnost građana u suprotnom prepuštena njima samima.

Shodno odredbama ZOOBS-a<sup>2</sup> u BiH, vozač vozila kategorije A1, A2, A, B, B+E, F, G i AM ne smije upravljati vozilom na cesti niti početi upravljati vozilom ako u organizmu ima droga ili lijekova koji utječu na psihofizičke sposobnosti i na sposobnosti upravljanja vozilima. Smatrat će se da vozač u organizmu ima droga ili lijekova ako se njihova prisutnost utvrdi odgovarajućim sredstvima ili uređajima, liječničkim pregledom ili analizom krvi i urina ili analizom krvi.

Analizom stanja može se konstatovati da je:

- u BiH velika dostupnost opojnih droga
- sve veći procenat mladih i žena koji koriste opojne droge
- *veliki broj saobraćajnih nesreća vezanih za upotrebu opojnih droga*
- visoka korelacija korištenja opojnih droga sa samoubistvom, trovanjem, kriminalom i nasiljem
- značajan broj rizičnih grupa stvoren tokom rata: trajno onesposobljene osobe,
- raseljena lica, djeca bez roditelja, demobilizirani borci i druge rizične grupe
- skromna finansijska sredstva koja se izdvajaju za rješavanje ovog problema u
- domenu prevencije i edukacije, represije i tretmana.

Postojeće aktivnosti su nedovoljne, sporadične i neusklađene, kako na lokalnom nivou tako i sa međunarodnim programima. Ne postoji sistemski pristup u rješavanju ovog problema u obrazovnom sistemu, a naročito u visokom obrazovanju.<sup>3</sup>

U oktobru mjesecu 2010.godine i u Federaciji BiH je učinjen znatan pomak i nabavljena je adekvatna oprema za testiranje vozača za koje se sumnja da su vozili pod uticajem narkotika. Upotreba ove opreme sada se uspješno sprovodi na cestama u Federaciji BiH.

Utvrđivanje činjenice da li se vozač koji upravlja određenim vozilom nalazi pod dejstvom opojnih droga, provjera, potvrđivanje date sumnje (pretpostavke) provodi se uz pomoć određenih testera koji se koriste u tu svrhu, a koje od 2010.godine posjeduju i kantonalna Ministarstva unutrašnjih poslova. Nasumičnim testiranjem pljuvačke vozača zaustavljenih u vožnji će otkriti prisutnost THC<sup>4</sup> i metamfetamina<sup>5</sup> poznate i pod imenom 'ice' ili 'kristalni met', i MDMA.<sup>6</sup> Ovim testiranjem se neće pokazati lijekovi koji se uzimaju na recept ili lijekovi koji se mogu kupiti bez recepta, kao što su tablete za prehladu i gripu. Testiranjem pljuvačke će se samo otkriti THC, MDMA i metamfetamini. Nasumično zaustavljanje vozila i testiranje droga u pljuvački može biti provedeno u područjima "visokog rizika" vožnje pod utjecajem droga, uključujući i kamionske puteve i mjesta gdje se održavaju zabave. Početno testiranje pljuvačke traje oko pet minuta. Vozači kod kojih se pokaže pozitivan rezultat u prvom uzorku, morat će se podvrgnuti daljnjem testiranju i cijeli postupak može potrajati oko 30 minuta. Svi uređaji za testiranje droga u pljuvački moraju zadovoljiti rigorozne standarde preciznosti. Prije nego što se može podići optužba, laboratorij mora dati potvrdu ispitivanja pljuvačke. S vozačima kojima i drugi uzorak bude pozitivan, policajci će obaviti razgovor u skladu s uobičajenim policijskim postupkom, a uzorak će biti poslan u laboratorij na analizu. Vozač će dobiti dio drugog uzorka, kojeg može sam dati na analizu da se neovisno ispita. Kada postupak bude završen, vozač će moći otići, ali neće mu biti dopušteno da vozi svoje vozilo. Neće biti pokrenuta optužnica dok ne stignu rezultati analize iz laboratorija. Vozači će biti obaviješteni u

<sup>1</sup> Izvještaj Evropskog centra za nadzor droga i ovisnost o drogama (EMCDDA), 2012.god.

<sup>2</sup> Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH („Sl. glasnik BiH“ 6/06, 75/06, 44/07 i 84/09 i 48/10)

<sup>3</sup> Ministarstvo sigurnosti BiH, mart 2009.god., Državna strategija nadzora nad opojnim drogama, sprječavanja i suzbijanja zloupotrebe opojnih droga u Bosni i Hercegovini za period 2009.-2013.godina, Sarajevo

<sup>4</sup> THC- aktivna komponenta kanabisa

<sup>5</sup> speed

<sup>6</sup> MDMA- ekstaza

roku od nekoliko tjedana je li laboratorijska analiza potvrdila prisutnost nedopuštenih droga i biti će novčano kažnjeni ili sudski gonjeni zbog počinjenog prekršaja. Zakonom su propisani način, sredstva i metode pribavljenja važnih dokaza od učesnika saobraćajnih nesreća i dokazi koji su pribavljeni protivno ovim odredbama, nedozvoljenim metodama i sredstvima ne mogu biti osnov sudske odluke.

Novo istraživanje koje se pojavljuje u časopisu "Klinička kemija" koji je dio Američkog udruženja kliničke kemije<sup>1</sup> pokazuje kako kanabis može biti detektiran u krvi svakodnevnih pušača čak i nakon mjesec dana od zadnjeg pušenja marihuane. Znanstveno utemeljeni podaci iz ovog istraživanja mogu pomoći u smislu osiguravanja manjeg broja prometnih nesreća nastalih zbog konzumiranja marihuane ili hašiša. Uz pomoć ovog znanstvenog rada autori su otkrili kako se može doći do temeljitije kontrole krvi te otkriti pušača marihuane i nakon mjesec dana pauze od uzimanja kanabisa. Kako se kampanje za legalizaciju marihuane zaoštravaju, a mnoge zemlje su već legalizirale ili dekriminalizirale ovu biljku, potrebno je poboljšati kontrolu uporabe kako bi se smanjo rizik od saobraćajnih nesreća i općenito zaštitilo iste te konzumente od njih samih te kako bi se zaštitilo ostale ljude koji sudjeluju u prometu.

#### **4. PRIJEDLOG PREVENTIVNIH MJERA ZA SPRJEČAVANJE UPRAVLJANJA MOTORNIM VOZILOM POD DEJSTVOM OPOJNIH DROGA**

Angažovanjem svih struktura društva koji mogu dati svoj doprinos smanjenju broja saobraćajnih nesreća učinjenih pod dejstvom narkotika, a u okviru svojih nadležnosti, kvalitetnom edukacijom vozača o saobraćajnim propisima i negativnom dejstvu narkotika po psihomotorne sposobnosti organizma, pooštavanjem krivičnih i prekršajnih sankcija, jačim policijskim nadzorom vozača na cestama, može se smanjiti stopa kriminaliteta u oblasti bezbjednosti saobraćaja na putevima.

Za preventivno djelovanje neophodno je prethodno upoznavanje sa svim okolnostima, koje se nakon provedenog istraživanja, mogu proglasiti kriminogenim faktorima pojedinih oblika protivpravnog ponašanja. Svakako, bilo bi veoma nepoželjno planirati ili čak izvoditi preventivne aktivnosti bez analitičnih i na naučnim istraživanjima zasnovanih podataka o uslovima i uzrocima određenog oblika kriminaliteta. Iz tog razloga se ova istraživanja postavljaju kao jedan od najznačajnijih uslova uspješnih preventivnih aktivnosti.<sup>2</sup>

##### **4.1. Uloga i aktivnosti državnih institucija u sprječavanju zloupotrebe opojnih droga u saobraćaju**

Polaznu tačku u sprječavanju bilo kakve vrste kriminaliteta čine državni i pravosudni organi, obzirom da su oni donosioci i sprovoditelji zakonskih propisa. Bez adekvatnih zakonskih propisa vezanih za suzbijanje zloupotreba droga, kao i s druge strane bez adekvatnih zakonskih propisa iz oblasti bezbjednosti saobraćaja, te adekvatnog i efikasnog sprovođenja istih nemoguće je očekivati da se suzbije fenomen upotrebe narkotika koji nesumnjivo dovodi do povećanja raznih oblika kriminaliteta, uključujući i saobraćajni kriminalitet. Naše je zakonodavstvo zauzelo jasan stav po pitanju narkotičkih sredstava i upravljanja motornim vozilom pod dejstvom istih, te isključuje postojanje bilo koje vrste ili količine narkotičkih sredstava nakon čije upotrebe je dozvoljeno upravljati vozilom na motorni pogon. Međutim da bi se to provelo u praksi potrebna je jaka policijska kontrola uz pomoć adekvatne opreme, pa stoga veliku ulogu igra i finansiranje iste od strane države (obzirom da se radi o veoma skupim testerima), kao i finansiranje edukacije ovlaštenih lica za pravilno i efikasno upravljanje istom. Obzirom da pomenuta tehnika i načini utvrđivanja korištenja opojnih droga neposredno prije upravljanja motornim vozilom, čine novinu u našoj policijskoj praksi, potrebno je od strane državnih organa izvršiti i finansiranje raznih projekata, te naučnih istraživanja koji će dati jasne rezultate o tačnosti, preciznosti i odstupanjima u metodama utvrđivanja konzumacije narkotika putem aparata. Osnovni preduvjet za poduzimanje aktivnosti jeste dobro poznavanje postojećeg stanja. Polazeći od tih osnova potrebno je izvršiti suštinsku reformu sektora sigurnosti saobraćaja, normativno prilagođavanje i dalji razvoj sigurnosti kroz

---

<sup>1</sup> American Association for Clinical Chemistry

<sup>2</sup> Budimlić, M., 2004.god., *Aktuelnost kriminoloških istraživanja u prevenciji novih formi kriminalnog ponašanja, Kriminalističke teme, časopis za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije, broj 3-4, Fakultet kriminalističkih nauka, Sarajevo, 213-226.*

државну стратегију и стратегије које ће се реализовати путем надлежних министарстава која у својој области djelovanja имају и сектор сигурности саобраћаја.

#### **4.2. Улога контроле од стране полицијских службеника у спрјечавању злоупотребе опојних дрога у саобраћају**

Вођња под uticajem narkotika predstavljala je ogroman problem za sigurnost saobraćaja, ali policija nije imala mogućnost dokumentovati takve slučajeve zbog nepostojanja opreme za testiranje narkotika. Utvrđivanje činjenice da li se vozač koji upravlja određenim motornim vozilom nalazi pod dejstvom opojnih droga, provjera, potvrđivanje date sumnje provodi se uz pomoć testera koje nadležna ministarstva unutrašnjih poslova u FBiH posjeduju od oktobra mjeseca 2010.godine. Jedna od mjera prevencije korištenja narkotika u saobraćaju jeste i učestala policijska kontrola na cestama. Kontrola kao preventivno sredstvo ima za cilj da ponašanje učesnika u saobraćaju zadrži u određenim normativno dozvoljenim okvirima. Puteve je potrebno „prekriti“ patrolama posebno u zonama i u vremenskim periodima visokog rizika kako bi preduzele sve što je sa aspekta saobraćaja potrebno, a to je ne samo otkrivanje saobraćajnih delikata već stvaranje povoljnih uslova za sprječavanje nastanka istih. Policijski službenici ne samo kroz mjere kontrole i nadzora, već i kroz sankcionisanje potencijalno opasnih učesnika u saobraćaju utiču preventivno na sigurnost saobraćaja na putevima. „Po svojoj prirodi pozornička i patrolna djelatnost ima preventivno-represivni karakter i spada u najmasovnije, a može se slobodno reći i najvažnije djelatnosti koje vrše organi unutrašnjih poslova, odnosno policija.“<sup>1</sup> Prisustvo ovakvog vida policijske aktivnosti može izazvati kod prestupnika nesigurnost ili kolebanje da izvrši krivično djelo. Međutim, može i izazvati samo nesigurnost i kolebanje da izvrši krivično djelo na području gdje se nalazi patrola, stoga je potrebno postaviti što više policijskih patrola kako bi sva područja bila obuhvaćena ovakvim aktivnostima, kao i mijenjati raspored raspoređivanja patrolne djelatnosti u odnosu na vrijeme, mjesto i učestalost sprovođenja kontrole.

#### **4.3. Улога правосудних органа и санкционисања у спрјечавању злоупотребе опојних дрога у саобраћају**

„Prevencija predstavlja osnovnu svrhu, i opću i posebnu, krivično pravnog sankcionisanja, ali su dometi prevencije propisivanjem, izricanjem i izvršenjem krivičnih sankcija nužno ograničeni. Sama priroda prevencije međutim, 'nadilazi' krivičnopravo i u ostvarivanju svojih ciljeva samo se jednim dijelom može osloniti na zaštitnu funkciju krivičnog prava. Za razliku od prevencije koja predstavlja široko postavljenu, plansku, vrlo diferenciranu aktivnost usmjerenu na veoma različite faktore kriminalnog ponašanja, krivično pravo je po svojoj prirodi selektivno, zbog čega se krivičnopravnim mehanizmima, odnosno prije svega sankcionisanjem krivičnopravno normiranog ponašanja, može djelovati samo u ograničenoj mjeri, samo na neke učinioce i samo u odnosu na određene faktore kriminalnog ponašanja. To su i razlozi zbog kojih samo utemeljena i realna očekivanja mogu dati relevantan odgovor na pitanje koliko krivičnopravni sistem sankcionisanja doprinosi uspješnoj borbi protiv kriminaliteta. Uostalom, obzirom na raspoloživa saznanja o uzrocima kriminaliteta, odavno je poznato da se u cilju suzbijanja kriminaliteta ne može ništa posebno pametno preduzeti samo u pogledu prestupnika.“<sup>2</sup> Kada govorimo o prevenciji koja bi osigurala koliku toliku stabilnost u društvenoj zajednici onda možemo reći da veliku ulogu igraju upravo represivne mjere - sankcije. Naime, pitanje je da li bi se društvo održalo samo na osnovu nekih moralnih, etičkih, socioloških ili vjerskih kodeksa. Sankcionisanjem nekog ponašanja kao društveno neprihvatljivog jača se upravo ta društvena stabilnost i djeluje preventivno. Zato je potrebno da sudovi i drugi pravosudni organi ulože maksimum napora u dokazivanju omamljenosti narkoticima, posebno kod krivičnih djela ugrožavanja javnog prometa, te izricanju što strožijih kazni u okviru zakonski propisanog minimuma i maksimuma.

#### **4.4. Edukacija i obuka vozača motornih vozila u autoškolama**

U autoškolama, prije polaganja vozačkog ispita i sticanja vozačke dozvole, potrebno je izvršiti adekvatnu edukaciju budućih vozača o saobraćajnim propisima. Pri tome nije važno samo informisati buduće vozače o saobraćajnim propisima već prvenstveno kod istih razviti navike razumnog ponašanja, smisao odgovornosti, te shvatanje da bezbjedno odvijanje saobraćaja ne zavisi samo od tehničkih i objektivnih uslova kao što su stanje

---

<sup>1</sup> Op. cit. (4)

<sup>2</sup> Soković, S., 2007.god., *Krivične sankcije i redukcija kriminaliteta – očekivanja i realni dokumenti*, Revija za kriminologiju i krivično pravo, vol. 45, br. 2, str. 43-54.

na putu, vremenski uvjeti, vrste i kvaliteta vozila, već i od njih samih, odnosno i od subjektivnih uslova kao što je ponašanje vozača, mogućnosti njegovog percipiranja i reagiranja u datim situacijama, a što može biti znatno narušeno uticajem opojnih droga i drugih psihotropnih supstanci. Takođe, poboljšanje obuke vozača podrazumijeva stalne pripreme i usavršavanje nastavnog i instruktorskog kadra, kao i članova ispitnih komisija od strane pedagoških i saobraćajnih stručnjaka.

#### **4.5. Edukacija u najranijoj životnoj dobi o štetnosti upotrebe opojnih droga i saobraćajnoj kulturi**

Prema najnovijim podacima sve više mladih vozača vozi pod uticajem opojnih droga. Neki od njih ne bi ni trebali učestvovati u saobraćaju u svojstvu vozača zbog ne ispunjavanja kriterija starosne dobi za posjedovanje vozačke dozvole i ne posjedovanja iste. Međutim, sve dok ne budu „uhvaćeni“ i sankcionisani, zajedno sa onima koji imaju tek nekoliko mjeseci ili godina vozačkog iskustva, predstavljaju potencijalnu opasnost na cestama. Uzroci i razlozi pojave ovisnosti su različiti, a uglavnom je riječ o širokoj lepezi društvenih problema koji najčešće pogađaju mlađu populaciju zbog njihove psihičke i emotivne nezrelosti. U tom pogledu treba se aktivno raditi na smanjenju ponude, odnosno dostupnosti narkotičkih sredstava, ali i na kvalitetnoj edukaciji u najranijoj životnoj dobi, prvenstveno u školskim i drugim obrazovnim ustanovama. Nije dovoljno izvršiti samo uličnu redukciju preprodaje droga kako bi se umanjila dostupnost ovog zla, potrebno je doprinjeti povećanju stepena educiranosti o kobnim posljedicama konzumiranja nedozvoljenih supstanci. S druge strane, potrebno je od najranijeg životnog doba, izvršiti tzv. saobraćajno vaspitanje u društvu kako bi se razvila svijest o saobraćajnoj kulturi i neophodnosti poštivanja saobraćajnih propisa. Saobraćajni odgoj školske djece za sada se zasniva, u većini slučajeva, samo na sticanju neophodnog znanja za pravilno ponašanje u skladu sa saobraćajnim propisima putem odgovarajućih školskih sekcija, što nije dovoljno za potpunu pripremu djece za uvjete koji vladaju u saobraćaju, obzirom da analize pokazuju da od ukupnog broja poginulih pješaka na djecu otpada znatan procenat. Takođe, jedan od vidova prevencije ovakve vrste kriminaliteta, a preko kojeg se može uticati na šire populacije uključujući i omladinu jesu sredstva javnog informisanja (lokalne radio i TV stanice, te štampa).

#### **4.6. Uspostavljanje kvalitetne baze podataka kao ogledala realne situacije u društvu na kojim će se bazirati budući projekti i akcioni planovi**

Saobraćajni policajci susreću se sa nekoliko problema prilikom kontrole vozača za koje je očito da krše saobraćajne propise pod uticajem omamljujućih sredstava. Prvi problem je taj što vozača pod uticajem droge nije jednostavno prepoznati, a ukoliko se i prepozna teško je utvrditi o kojoj je tačno vrsti i količini droge riječ. Ukoliko je vozač pod uticajem nekoliko vrsta droga teško je ocijeniti koja od njih najviše pridonosi nesposobnosti upravljanja vozilom. Ako vozač pod uticajem opojnih droga započne preticanje pri čemu nastane saobraćajna nesreća jer se uslijed smanjenih psihofizičkih sposobnosti za bezbjedno upravljanje vozilom, zbog konzumiranja omamljujućih sredstava, odlučio na preticanje onda kada nisu ispunjeni uslovi za bezbjedno izvođenje ove radnje i izazove nesreću, u ovom slučaju uzrok nesreće je droga, a nepropisno preticanje je greška vozača koje je nastala kao posljedica ovog uzroka, iako se u zvaničnom izvještaju kao uzrok navodi nepropisno preticanje. Međutim, realan cilj je boriti se protiv upotrebe opojnih droga, nakon čega neće ni doći do greške nepropisnog preticanja jer iako je taj vozač, recimo, edukovan da ne smije nepropisno preticati, to svoje znanje neće primjeniti u datoj situaciji jer uticaj narkotika preovlađuje i degradira njegove sposobnosti. Stoga je potrebno kod svake saobraćajne nesreće utvrditi tačno uzrok koji je doveo do iste, te shodno tome formirati baze podataka kod nadležnih institucija, kako bi se dobila precizna i realna slika uzročnika saobraćajnih nesreća, pa u skladu s tim poduzele adekvatne preventivne mjere.

### **5. ANALIZA ANKETNOG ISTRAŽIVANJA**

U empirijskom dijelu istraživanja instrument istraživanja bila je anketa provedena među studentima dodiplomskog i master studija, te asistentima Pravnog fakulteta Univerziteta u Travniku koja je za ispitanike bila anonimna i dobrovoljna. Istraživanje među ovakvom populacijom ispitanika nam se činilo jako zanimljivim obzirom da je riječ o budućim ili već svršenim pravnicima koji bi trebali ne samo poštivati zakonske norme već i iste dobro poznavati, te ih provoditi u praksi.

Anketna pitanja koncipirana su na osnovu nezavisnih i zavisnih varijabli istraživanja koje su kategorisane u grupe pitanja:

- A) питања о sociodemografskim обilježjima и
- B) питања о problemu

Цилјана група унутар које смо извршили анкетирање јесу активни учесници у саобраћају – воzaчи.

На основу добијених резултата квантитативном и квалитативном анализом добили смо слику развијености саобраћајне културе унутар друштва, тачније унутар циљане популације у друштву- активних учесника у јавном промету (воzaча). Зависно од нивоа развијености саобраћајне културе код воzaча можемо утврдити у којем правцу усмјерити едукацију као једну од понуђених мјера превенције датог проблема унутар овог истраживања.

Враћајући се у пријатни систем образовања у БиХ и предмет у основним школама саобраћајно васпитање, за који је постојала литература у облику сликовница за најмлађе са нацртаним саобраћајним знаковима и основним стварима о саобраћајној култури, поставља се питање колико наші млади будући и садашњи правници сматрају да је потребно обновити такву праксу? Чак 90% њих сматра да би то била веома ефикасна превентивна мјера у сузбијању саобраћајног криминалитета.

Поред напријед поменуте превентивне мјере понудили смо још шест приједлога превентивних мјера на чијем се jaчању треба радити, те истражили које од њих наші испитаници сматрају најефикаснијим за потенцијално добивање што бољих резултата у сузбијању овог облика криминалитета.

Испитаницима је понуђена лепа превентивних мјера и дата им опција да се одлуче за три које би према њиховом субјективном мишљењу биле најефикасније за сузбијање овакве врсте криминалитета на чијем се jaчању потребно континуирано радити. Испитаници су имали могућност понудити и нове приједлоге превентивних мјера, а што нису учинили. Углавном су сматрали да је потребно радити на усавршавању постојећих и до сад најпримјенјенијих у области превенције саобраћајног криминалитета. Тако се највише испитаника изјаснило да би најефикасније на сузбијање употребе опојних дрога у саобраћају djelовало:

- поjaчаан полицијски надзор на cestama (25 %),
- измјене и допуне прописа из области саобраћаја и кривичних закона, те увођење stroжijих казни за „бијесне и омaмљене“ воzaче (24 %),
- саобраћајно васпитање дјеце, омaдине и одраслих (20 %), док су се за мјере
- измјене у систему полагања воzaчких испита у аутошколама и
- поjaчаан квалитетнији технички преглед возила одлучило њих по 11 %, 9 % сматра да поjaчаана медијска пажња усмјерена на наглашавање оваквих проблема може битно допринјети превенцији истог.
- Оно што је занимљиво јесте да континуиран научни рад у изналажењу нових мјера није као опцију изабрао нити један испитаник, а што је поражавајућа чињеница.

Извјесно је да научно-истраживачки рад има веома важно мјесто у контексту опће политике безбједности drumског саобраћаја. Резултати истраживања у области безбједности drumског саобраћаја чине једну објективну основу за креирање и реализацију политике безбједности. Објављивање података и статистичко праћење о броју саобраћајних несрећа и другим појавима, од значаја су за безбједност саобраћаја у функцији саобраћајне превенције. За сада најпотпунији извор података о стању безбједности саобраћаја је статистичко праћење саобраћајних несрећа које се прати и обрађује од стране стручних служби органа унутрашњих послова. Ови подаци углавном се прикупљају и обрађују помоћу SN образаца.

С друге стране, постоји оправдана и озбиљна примједба на постојећу методологију прикупљања података, почев од стручности лица која обављају увиђаје код саобраћајних несрећа, па до свеобухватности и сређивања података у постојећим SN упитницима. Међутим, колико су статистички подаци драгоцијени и представљају основу за пројектовање превентивних и represивних мјера, толико уочени недостаци могу истраживање и конкретне активности да усмјере ка погрешном путу, те је с тим у веzi неопходно доградњавање система прикупљања и евидентирања ових података комплекснијим методима. Истовремено неопходно је отклонити недостатке који упуцају на то да се и постојећи прикупљени подаци не користе у довољној мјери за планирање и организовање система превенције у саобраћају, што је недопустиво.

## 6. ЗАКЛУЧАК

Безбједност саобраћаја представља вјероватноћу и могућност извршења саобраћајних активности без негативних последица по живот и здравље свих учесника у саобраћају као и штете по материјална добра. Да би се то остварило и допринјело благостанју друштва, те уманјила стопа криминалитета ове врсте, потребан је континуиран рад свих припадника друштвене заједнице на сузбијању узрока који могу нарушити безбједност саобраћаја.

Jedan takav uzrok koji svakodnevno odnosi ljudske živote jeste konzumiranje opojnih droga, a kad se dovede u korelaciju sa upravljanjem motornim vozilom, u tom slučaju mnogostruko je povećana šansa da to isto vozilo postane sredstvo izvršenja krivičnog djela u kojem može doći i do gubitka neprocijenjive vrijednosti – ljudskog života. Zato je potrebno uložiti maksimum sredstava, mogućnosti, rada i volje na iznalaženju načina da se ukloni ili bar suzbije postojeći uzrok unutar društva.

Narkotička sredstva mogu bitno uticati na psihofizičko stanje ljudi konzumenata koji upravljaju motornim vozilom neposredno nakon uzimanja (za vrijeme djelovanja). U takvom psihofizičkom stanju vozači su nesposobni za bezbjedno upravljanje vozilom što može dovesti do saobraćajne nesreće i ugrožavanja ljudi i imovine. Međutim samo konzumiranje lijekova ili droga kao uzroka saobraćajnih nesreća često ostane neotkriveno ili neevidentirano iz mnogih razloga subjektivne i objektivne prirode.

Često se ta konzumacija ne može primjetiti od strane ovlaštene službene osobe ili tužioca za vrijeme vršenja uviđaja, a i naše zdravstvene ustanove u većini slučajeva nemaju adekvatne aparate za otkrivanje i ispitivanje da li je učinilac pod uticajem narkotika. Nepobitna je činjenica da narkotici mnogo više utiču na psihofizičko stanje vozača i više ugrožavaju saobraćaj od vožnje pod uticajem alkohola koja također nije nimalo bezazlena.

Široka je lepeza mjera kojima se može preventivno djelovati, a navedene mjere predstavljaju već postojeće mjere koje je potrebno što adekvatnije i efikasnije sprovoditi kako bi ostvarile željeni učinak.

Potrebno je prvenstveno postaviti strateške, operativne i dodatne aktivnosti koje će imati jasno definisane programe, obim i kvalitet preciziranih ciljeva, jasno definisane nosioce, definisane načine izvršenja, te kvalitetno praćenje i vrednovanje istih.

Mjere za rješavanje uzročnika nastanka ovog vida kriminaliteta trebaju biti usmjerene na izvore opasnosti u srazmjeri sa jačinom opasnosti koju pojedini izvori emituju i njihove korelacije sa drugim izvorima uzročnicima saobraćajnih nesreća.

Takođe, u toku provođenja preventivnih aktivnosti u segmentu sigurnosti saobraćaja treba da se osigura saradnja, koordinacija i razmjena informacija svih učesnika u provođenju tih aktivnosti.

## 7. LITERATURA:

- [1]. Budimlić, M., 2004.god., Aktualnost kriminoloških istraživanja u prevenciji novih formi kriminalnog ponašanja, Kriminalističke teme, časopis za kriminalistiku, kriminologiju i sigurnosne studije, broj 3-4, Fakultet kriminalističkih nauka, Sarajevo, 213-226.
- [2]. Klarić, D., 2008.god., Današnji trendovi kriminala u svezi sa zluporabom droga i važne karakteristike kriminalističko-metodičkog pristupa u suzbijanju“, Policijska sigurnost, Zagreb, broj 3-4, str.219-242
- [3]. Grupa autora, 1991.god., Prevencija krivičnih djela ugrožavanja javnog prometa uslijed omamljenosti, Književni krug i Pravni fakultet Zagreb, Zagreb
- [4]. Korač, H., Ivanović, A.R., Begović, A., 2010.god., Prevencija kriminaliteta, Megraf, Beograd
- [5]. Soković, S., 2007.god., Krivične sankcije i redukcija kriminaliteta – očekivanja i realni dokumenti, Revija za kriminologiju i krivično pravo, vol. 45, br. 2, str. 43-54.
- [6]. Petrović, S., P., Droga i ljudsko ponašanje, tekst preuzet sa [www.nikad-heroin.com](http://www.nikad-heroin.com), objavljeno 6.1.2009.god.
- [7]. Izvještaj Evropskog centra za nadzor droga i ovisnost o drogama (EMCDDA),2012.god.
- [8]. Ministarstvo sigurnosti BiH, mart 2009.god.,Državna strategija nadzora nad opojnim drogama, sprječavanja i suzbijanja zloupotrebe opojnih droga u Bosni i Hercegovini za period 2009.-2013.godina, Sarajevo
- [9]. Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja 2008-2013.godina, Federalno ministarstvo unutrašnjih poslova, januar 2008.god.
- [10]. UNICEF, 2002 god.,, Brza procjena i odgovor na HIV/AIDS među posebno osjetljivim mladim ljudima u Jugoistočnoj Evropi, Rapid Assessment and Response, Bukurešt
- [11]. Krivični zakon Federacije BiH, „Sl. novine FBiH“, broj 36/03, 37/03, 21/04, 69/04, 18/05, 42/10, 42/11, Krivični zakon RS, „Sl. novine RS“, broj 49/03, 108/04, 37/06, 70/06, 73/10, 1/12, 67/13, Krivični zakon BDBiH, „Sl. novine BDBiH“, broj 10/03, 45/04, 06/05, 21/10, 52/11