Goce Delcev University in Shtip, Faculty of Law
Shtip, Republic of N. Macedonia

SIXTH INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE

SOCIAL CHANGES IN THE GLOBAL WORLD

PROCEEDINGS

Shtip, 2019

Университет им. Гоце Делчева, Юридический факультет
Штип, Республика С. Македония

ШЕСТОЙ МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

СОЦИАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛОБАЛЬНОМ МИРЕ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

Штип, 2019

Sixth International Scientific Conference: SOCIAL CHANGES IN THE GLOBAL WORLD © 2019 Copyright Goce Delcev University in Shtip, Republic of N. Macedonia. Address: Goce Delcev University, Shtip, Faculty of Law, ul. Krste Misirkov bb, PO box 201, 2000, Shtip, R. N. Macedonia. www.ugd.edu.mk;

Печати / Print 2-ри Август-Штип / 2- ri Avgust- Shtip
Уредник: Марија Ампoвска

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека "Св. Климент Охридски", Скопје

316.42(100)(062)

МЕЃУНАРОДНА научна конференција (6 ; 2019 ; Штип)
Општествените промени во глобалниот свет : зборник на трудови / Шеста меѓународна научна конференција = Social change in the global world : proceedings / Sixth international scientific conference = Социальные изменения в глобальном мире : сборник материалов / Шестой международная научная конференция. - Штип : Универзитет "Гоце Делчев" - Штип, Правен факултет ; Shtip : Goce Delcev University, Faculty of law, 2019. - 1062 стр. : илустр. ; 25 см

Трудови на повеќе јазици. - Фусноти кон текстот. - Библиографија кон трудовите

ISBN 978-608-244-647-9

а) Општествени промени - Свет - Собири
COBISS.MK-ID 110919178

- All manuscripts were subject of double – blind peer - review process.
- No responsibility can be accepted by the publisher or compilers for the accuracy of the information presented. The expressed opinions are of the authors and does not necessarily coincide with the views of the Program Committee and the Organizational Committee of the conference.
- The UDK numbers for each of the manuscripts are contained in the electronic version of the proceedings, available on: http://js.ugd.edu.mk/index.php/scgw

Организациски комитет / Organizational Committee/ Организационный комитет конференции

Marija Ampovska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University, Shtip, Republic of North Macedonia, marija.ampovska@ugd.edu.mk

Milica Sutova PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University, Shtip, Republic of North Macedonia, milica.sutova@ugd.edu.mk

Natasa Doneva LL.M, Faculty of Law, Goce Delcev University, Shtip, Republic of North Macedonia

Програмски комитет / Program Committee / Программный комитет конференции

Agim Nuhiu PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia, agim.nuhiu@unite.edu.mk
Alenka Verbole PhD, currently- OSCE Mission in Tirana, University of Ljubljana, Slovenia, alenka.verbole@osce.org
Ana Nikodinovska Krstevska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, ana.nikodinovska@ugd.edu.mk
Anastasia Bermúdez Torres PhD, Faculty of Law, Political Science and Criminology, University of Liege, Belgium, abermudez@ulg.ac.be
Andon Majhoshev PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, andon.majhosev@ugd.edu.mk
Borka Tushevska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, borka.tusevska@ugd.edu.mk
Elena Ivanovna Nosreva PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, elena@nosyreva.vrn.ru
Gabriela Belova PhD, Faculty of Law, University "Neofit Rilski", Blagoevgrad, Bulgaria, gbelova@hotmail.com
Gemma Andreone PhD, Institute for International Legal Studies of the Italian National Research Council (ISGI - CNR), Italy, gemma.andreone@gmail.com
Ice Ilijevski, PhD, Faculty of security – Skopje, University St. Kliment Ohridski – Bitola, iilijevski@fb.uklo.edu.mk
Igor Kambovski PhD, Faculty of Law, Goce Delchev University in Shtip, Macedonia, igor.kambovski@ugd.edu.mk
Ivana Bajakić PhD, Department of Economic Sciences, Faculty of Law, Zagreb, Croatia, ivana.bajakic@pravo.hr
Jadranka Denkova PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, jadranka.denkova@ugd.edu.mk
James C. Helfrich PhD, Global Scholars, Liberty University, Colorado, USA, jchelfrich@aol.com

Jovan Ananiev PhD, Faculty of Law, University "Goce Delcev"- Shtip, Macedonia, jovan.ananiev@ugd.edu.mk

Jovan Zafiroski, PhD, Faculty of Law, St Cyril and Methodius University in Skopje, j.zafiroski@pf.ukim.edu.mk

Kristina Misheva PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, kristina.miseva@ugd.edu.mk

Kristine Whitnable PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, kristine.whitnable@ugd.edu.mk

Maciej Czerwinski PhD, Institute of Slavic Philology, Jagiellonian University, Krakow, Poland, maciej.czerwinski@uj.edu.pl

Marija Ampovska, PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, marija.ampovska@ugd.edu.mk

Marija Ignjatovic PhD, Faculty of Law, University of Nis, Serbia, marija@prafak.prafak.ni.ac.rs

Migena Leskoviku Prof. Dr, University of Tirana, Albania, migena.leskoviku@gmail.com

Natalia Vladimirovna Butusova PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, butusova@law.vsu.ru

Nikolai Baranov PhD, Baltic State Technical University Voenmeh, At. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia, nicbar@mail.ru

Nives Mazur Kumrić PhD, Faculty of Law, Political Science and Criminology, University of Liège, Belgium, nives.mazurkumric@ulg.ac.be

Novak Krstić, PhD, Faculty of Law, University of Niš, novak@praf.ni.ac.rs

Olga Koshevaliska PhD, University "Goce Delcev"- Shtip, Faculty of Law, Macedonia, olga.kosevaliska@ugd.edu.mk

Ruzica Simic Banovic, PhD, Faculty of Law, University of Zagreb, Croatia, ruzica.simic@pravo.hr

Silviu G. Totelecan PhD, Cluj-Napoca Branch of Romanian Academy, Socio-Human Research Department of "G. Baritiu" History Institute, Romania, silviu.totelecan@g,ail.com

Slavejko Sasajkovski PhD, Institute for Sociological, Political and Legal Research, University "St. Cyril and Methodius", Skopje, Macedonia, bilbilef@isppi.ukim.edu.mk

Strahinja Miljkovića PhD, Faculty of Law, Mitrovica, strahinja.miljkovic@pr.ac.rs

Strashko Stojanovski PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, strasko.stojanovski@ugd.edu.mk

Suzana Dzamtoska Zdravkovska PhD, American University of Ras Al Khaimah, Ras Al Khaimah, UAE, suzana.zdravkovska@aurak.ac.ae

Tamara Perisin, MJur (Oxon) PhD, Department of European Public Law - Jean Monnet, University of Zagreb - Faculty of Law, Croatia, tamara.perisin@pravo.hr

Tatyana Dronzina, Professor, Political Science Department, St. Kliment Ohridski University of Sofia, dronzina@gmail.com

Tunjica Petrašević PhD, Faculty of Law, University of Osijek, Croatia, tpetrase@pravos.hr

Viktoria Serzhanova, Professor, University of Rzeszow, Faculty of Law and Administration, viktoria@ur.edu.pl

Wouter Van Dooren PhD, Public Administration and Management, University of Antwerp, Belgium, wouter.vandooren@uantwerpen.be

Yuriy Nikolaevich Starilov PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, juristar@vmail.ru

Zeynep Ece Unsal, PhD, Istanbul Gelisim University, Faculty of Economics Administrative and Social Sciences - Department of Political Science and International Relations, zeunsal@gelisim.edu.tr

TABLE OF CONTENT

LAW..9

Agnieszka Wojciechowska
DEVELOPMENT OF EDUCATIONAL RIGHTS OF MIGRATING CHILDREN IN THE LIGHT OF FINANCIAL SOLIDARITY OF EUROPEAN UNION MEMBER STATES..11

Aleksandra Gruevska Drakulevski
TRAFFIC DELIQUENCY IN THE REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA IN THE PERIOD 2010-2017: CRIMINOLOGICAL ASPECTS..23

Aleksandra Pavićević
RIGHT OF RETENTION OF POSSESSION AS A REAL RIGHT OF ENSURING THE CLAIM IN SERBIAN AND COMPARATIVE LAW..53

Ana Radina
THE CHANGES IN THE MATRIMONIAL PROPERTY REGIME IN CROATIA – THE UNFINISHED QUEST FOR IMPROVEMENT..65

Anđelija Tasić
COMPARATOR AS THE ELEMENT OF DISCRIMINATION - IS THE THEORETICAL CONCEPT RECOGNIZED IN SERBIAN CASE LAW?..77

Angel Ristov
ON THE NEED FOR REFORMS IN THE MACEDONIAN MARITAL PROPERTY REGIME..83

Angela Zubco
OPPORTNITIES AND PERSPECTIVES ON THE APPLICATION OF MEDIATION IN THE ACTIVITY OF PUBLIC ADMINISTRATION..99

Anton Petričević
MIGRATIONS AND THE RIGHT TO EMPLOYMENT OF FOREIGNERS IN THE REPUBLIC OF CROATIA..107

Biljana Činčurak Erceg
INLAND WATERWAYS TRANSPORT IN THE EUROPEAN UNION - FLOWING OR STILL STANDING?..123

Biljana Todorova
SOCIAL PROTECTION OF EMPLOYED WOMEN DURING PREGNANCY AND MATERNITY LEAVE..137

Darko Dimovski, Milica Stanković, Miomira Kostić
STALKING – THE CHALLENGES OF NEW INCRIMINATION 153

Dimitar Apasiev
THE ROLE AND SIGNIFICANCE OF THE STATE ATTORNEY'S OFFICE IN THE MACEDONIAN JUSTICE SYSTEM – II 161

Eduard Burda, Lívia Trellová, Lucia Smolková
AMNESTY AND PARDON UNDER THE SLOVAK LAW AND THEIR UNIQUE STORY 175

Elena Maksimova, Dejan Marolov
THE STANDARDS OF THE EUROPEAN CONVENTION ON HUMAN RIGHTS REGARDING THE PROHIBITION OF TORUTURE, INHUMAN OR DEGRADING TREATMENT OR PUNISHMENT 187

Esin Kranli Bajram
THE TESTAMENTI FACTIO ACTIVA ET PASSIVA IN ROMAN AND CONTEMPORARY LAW...207

Givi Abashidze
PROSECUTOR'S DISCRETIONARY POWERS ON CARRYING OUT CRIMINAL PROSECUTION (Georgian Model of Discretionary Criminal Prosecution)..................225

Goran Jovanić, Vera Petrović
LIFELONG SEGREGATION BY PRISON SENTENCE – PROS AND CONS..............233

Goran Koevski, Borka Tusevska Gavrilovik, Darko Spasevski
ESTABLISHING OF SPECIALIZED COMMERICAL COURTS AS ALTERNATIVE FOR REDEFINING OF THE COURT SYSTEM OF THE REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA...247

Gordana Damjanović, Danijela Petrović
COMPENSATION FOR DAMAGES TO COPYRIGHT INFRINGEMENT................263

Ilia A. Vasilyev
UEFA FINANCIAL FAIR PLAY AS COMPLIANCE WITH THE OBJECTIVES OF FOOTBALL CLUBS' FINANCIAL STABILITY AND THE INTEGRITY OF THE COMPETITION 273

Ivana Šumanovska-Spasovska
ENFORCEMENT OF ADMINISTRATIVE VERDICTS - NOVELTIES AND CHALLENGES –..283

Ivanka Vasilevska
CREATING NATIONAL GERMANY: HISTORY, POLITICS AND LAW................299

Ivica Josifovic
THE EUROPEAN ARREST WARRANT AND THE PROTECTION OF FUNDAMENTAL RIGHTS: THE FAMOUS JUDGMENT IN ARANYOSI AND CALDARARU CASE....311

Jadranka Denkova, Jovan Ananiev, Strasko Stojanovski
RESPONSIBILITY OF ADMINISTRATION BASIC PRINCIPLE IN THE ADMINISTRATIVE PROCEDURE...323

Jasmina Cvetanoska
AGGRESSIVE TAX PLANNING - A CHALLENGE FOR IMPROVING TAX LEGISLATION...337

Jasmina Dimitrieva
PROTECTING THE RIGHT TO HEALTH OF PRISON POPULATION....................351

Jelena Stojšić Dabetić, Predrag Mirković
SCOPE AND QUALITY OF LEGAL PROTECTION AFFORDED TO COMPUTER PROGRAMS AS OBJECT OF INTELLECTUAL PROPERTY..............................365

Katarina Momirović
AGENT PROVOCATEUR - INTERNATIONAL STANDARDS AND NATIONAL REGULATION...375

Kristine Neimane
REPLACEMENT OF THE INELIGIBLE RESPONDENT - THE PROCEDURAL TOOL FOR EFFICIENCY AND JUSTICE OF THE CIVIL LITIGATION (comparative analyze of civil procedure regulation in the Baltic states and Russian federation) 383

Natalia Butusova
CONSTITUTION AS A VALUE AND CONSTITUTIONAL VALUES (ON THE EXAMPLE OF RUSSIA...397

Natalia Simonova
LAW REGULATIONS IN THE SPHERE OF USING GENETICALLY MODIFIED ORGANISMS 417

Nazmi Malici, Zorica Siljanovska
CORPORATE GOVERNANCE IN THE BRICS COUNTRIES – A CHALLENGE FOR THE GLOBAL ECONOMY 427

Olga Koshevalska, Lazar Nanev, Elena Maksimova
COMPARATIVE REFERENCE TO THE WOMEN'S PENITENTIONAL CONDITIONS - CLOSED IN THE COUNTRIES OF THE FORMER YUGOSLAVIA.......................441

Robert Grzeszczak
MAKING SURE EUROPEAN LAWS ARE FIT FOR PURPOSE – THE BETTER REGULATION PRINCIPLES IN THE EUROPEAN UNION..............................465

Rodna Živkovska, Tina Pržeska, Milica Šutova
DERIVATIVE ACQUISITION OF REAL RIGHTS IN MACEDONIAN CONTEMPORARY LAW..............................475

Saša Atanasov, Mirjana Đukić, Božidar Otašević
WITNESS PROTECTION PROGRAMS FOR JUSTICE COLLABORATORS – COMPARATIVE OVERVIEW (POSITIVE LEGAL SOLUTIONS IN THE REPUBLIC OF SERBIA, THE REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA, USA, ENGLAND AND ITALY)..............................493

Saša Knežević, Ivan Ilic
LIMITATION OF THE RIGHT TO PRIVACY BY SECRET OBSERVATION OF THE SUSPECT'S COMMUNICATION..............................509

Stanka Stjepanovic
FROM OBSHCHINA TO PARTNERSHIP..............................525

Suzana Nashkova
CRIMINAL LAW PROTECTION OF TRADE SECRETS: AN ANALYSIS OF THE SOLUTIONS CONTAINED WITHIN THE UNITED STATES LEGISLATION..........535

Tatiana Mikoni
ALLOCATION OF LOSSES CAUSED BY UNAUTHORIZED PAYMENTS BETWEEN BANK AND CLIENT..............................551

Tatiana Safronova
AGREEMENT ON NEGOTIATING AS NEW INSTITUTE OF THE RUSSIAN CIVIL LAW..............................563

Valdis Blūzma
LEGAL REGULATION OF THE ABOLITION OF SERFDOM IN BALTIC GOVERNORATES OF THE RUSSIAN EMPIRE IN EARLY 19TH CENTURY: HISTORICAL BACKGROUND, REALISATION, SPECIFIC FEATURES AND EFFECT..............................575

Vanda Božić
CRITICAL REVIEW OF THE INCRIMINATION OF CRIMINAL ACTS AGAINST HONOR AND REPUTATION IN THE CROATIAN CRIMINAL LAW....................589

Viktoria Serzhanova
REFLECTIONS OVER THE PHENOMENON OF STATE POWER........................601

Zaneta Poposka
REASONABLE ACCOMMODATION FOR PERSONS WITH DISABILITIES..........611

POLITICS..............................625

Ana Nikodinovska Krstevska, Strasko Stojanovski
INTERNATIONAL ASPECTS AND IDENTITY ISSUES OF THE PRINCIPLE OF SELFDETERMINATION OF PEOPLE THROUGH THE PRISM OF THE PRESPA AGREEMENT..............................627

Biljana Karovska-Andonovska
HUMANITARIAN INTERVENTION AND HUMAN RIGHTS PROTECTION: LEGAL AND ETHICAL DILEMMAS..............................645

Dance Galeva
COMPARATIVE ANALYSIS OF LEGAL REGULATION AND POLICIES FOR BUILDING OF NATIONAL IDENTITY AND FOR PROMOTION OF MULTICULTURALISM IN THE SINGAPOREAN AND MACEDONIAN SOCIETY...657

Christina Kobeleva Alekseevna
DYNAMICS OF POLITICAL TRUST IN CONTEMPORARY RUSSIAN SOCIETY 673

Ilija Životić, Daniela Trajkovska
MIGRATION, HUMAN RIGHTS, POLITICAL AND SECURITY RISKS FOR SMALL STATES..............................683

Marin Beroš, Marta Božina Beroš
EMU'S GOVERNANCE POST-CRISIS: WHAT ROLE FOR INTERGOVERNMENTALISM?..............................693

Michaela Moravčíková
RELIGION IN ECONOMIC AND LEGAL RELATIONS - THIRTY YEARS SINCE THE FALL OF COMMUNISM..............................703

Nikola Ambarkov
FACTORS THAT INFLUENCE THE USE OF THE PRESIDENTIAL VETO – THE MACEDONIAN CASE..............................719

Nikolai Baranov
POLITICIZATION OF THE CHURCH AND STATE RELATIONS IN THE MODERN WORLD: A ROLE OF ROC IN POLITICAL LIFE OF RUSSIA..............................737

Olga Popova
IDENTITY POLICY MODELS AND TECHNOLOGIES IN "NEW" STATES.............757

Tamara Zametina
STRATEGY OF THE STATE NATIONAL POLICY OF RUSSIA: PROBLEMS AND CONCEPTUAL DIRECTIONS OF PERFECTION..773

Tatiana Senyushkina
THE POLITICS OF MEMORY AND THE CONFLICT OF GENERATIONS..............791

Toni Gorgiev, Goce Stoilovski
THROUGH THE SITUATION OF REFUGEES AND MIGRANTS TO STRENGTHEN CAPACITY IN TRANSIT COUNTRIES..801

SOCIETY..813

Angelka Kesnikova, Makedonka Radulovik, Irena Bundalevska Avirovik, Ivana Dragovik
SUPPORT OF FAMILIES WITH A CHILD WITH DISABILITIES IN DEVELOPMENT..815

Consuelo Diodati
GLOBALIZATION AND A NEW EXPRESSION OF AUTHORITARIAN PERSONALITY: BULLYING AMONG YOUTHS..827

Dragan Stefanovski
THE CHALLENGES OF THE MODERN CITY IN THE ERA OF MAJOR MIGRATION PROCESSES..839

Dragana Ćorić
WOULD SOCRATES BE SENTENCED TO DEATH PENALTY TODAY?...................855

Dragana Lazarevska
COMPARATIVE ANALYSIS OF CONSEQUENCES AND CHANGES IN THE SYSTEMS OF DIVORCE IN THE WORLD AND REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA...........861

Katerina Shapkova Kocevska
DIFFERENT METHODOLOGICAL APPROACHES REGARDING MEASUREMENT OF RULE OF LAW..883

Makedonka Radulovik, Irena Bundalevska Avirovik, Angelka Kesnikova
UNITED NATIONS CONTRIBUTION TO FAMILIES (FOCUS ON FAMILY INTERNATIONAL DAY)..901

Natalia N. Muraveva
AIRPORT, AS A PLACE OF CONCENTRATION OF AIR TRANSPORT SERVICES...913

Slavejko Sasajkovski
THE INFLUENCE OF EDUCATION AND HEALTH CARE ON ECONOMIC GROWTH AND SOCIAL DEVELOPMENT – SEVERAL TEORETICAL-SOCIOLOGICAL EXPLICATIONS..921

Zoran Jovanovski, Elena Ivanova
GLOBALIZATION – CHALLENGE OR THREAT FOR THE CULTURAL IDENTITY..931

MEDIA AND COMMUNICATIONS 939

Andon Majhoshev, Suzana Dzamtoska-Zdravkovska
REGULATION FOR MEDIA COVERAGE OF ELECTION CAMPAIGNS..............941

Eleonora Serafimovska, Marijana Markovikj
DISCOURSE OF EMOTIONS IN THE COLUMNS IN THE INTERNET MEDIA IN THE PERIOD BEFORE THE REFERENDUM ON CHANGING THE CONSTITUTIONAL NAME OF REPUBLIC OF MACEDONIA...955

Iskra Koroveshovska
THE INFLUENCE OF THE NETWORK SOCIETY OVER JOURNALISM INTEGRITY..977

Kiril Barbareev, Goranka Markovic, Nikolina Atanasova
MEDIA CONTENT AS AN EDUCATIONAL RESOURCE...................................991

Marija Drakulovska Cukalevska, Anica Dragovic
THE IMAGE OF SOCIAL EXCLUSION IN MACEDONIAN MEDIA.....................1001

Mohammed El Dessouky, Hassan Mustafa
THE ROLE OF THE STRICT CIVIL LIABILITY IN CONSUMER PROTECTION AND THE NEED FOR ITS APPLICATION IN THE ADVERTISING FIELD.................1009

Faculty of Law, Goce Delcev University, Shtip,
Republic of N. Macedonia

Original research paper

СООБРАЌАЈНАТА ДЕЛИКВЕНЦИЈА ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА ВО ПЕРИОДОТ 2010-2017 ГОДИНА: КРИМИНОЛОШКИ АСПЕКТИ

Александра Груевска Дракулевски
Вонреден професор, Универзитет „Св. Кирил и Методиј", Правен факултет „Јустинијан Први" во Скопје,
E-mail: a.gruevskadrakulevski@pf.ukim.edu.mk

„Ниту едно дете не треба да умре или сериозно да се повреди додека оди, вози велосипед или игра. Ние мора да ги вратиме нашите улици на нашите деца. Тие имаат право да се чувствуваат безбедно на нив."
(„Глобален извештај за состојбата со безбедноста на патиштата" 2018, СЗО)

Апстракт
Авторот на трудот се осврнува на феноменолошките, етиолошките и виктимолошките аспекти на сообраќајната деликвенција во нашата држава во периодот 2010-2017 година. Исто така, авторот предлага и мерки за превенција на овој облик на деликвенција.
Сообраќајната деликвенција е масовна и индивидуална негативна општествена појава што има за последица предизвикување на страдања на луѓето, предизвикување на материјални и други штети и дезорганизација на самиот сообраќај. Во Република Северна Македонија, на секои 55 часа има по една жртва во сообраќајот, годишно во просек гинат 158 лица, а на еден загинат, 40 лица тешко страдаат. И понатаму е голем бројот на деца жртви на сообраќајни незгоди. Најголем дел од жртвите се патници во моторни возила и патници во други транспортни средства, како и пешаци. Етиологијата на сообраќајната деликвенција е мултифакторска, сепак, доминираат субјективните фактори, иако, и објективните фактори имаат значајно влијание. Повеќе од 90% од сообраќајните деликти се резултат на субјективен фактор, и тоа, брзо возење, непочитување на правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење, непрописно движење и свртување и управување под дејство на алкохол.
Согласно резултатите од истражувањето, авторот заклучува дека инциденцата на жртви на сообраќајни деликти е релативно висока, па оттука, итно треба да се преземат мерки за спречување, превенирање и намалување на сообраќајната деликвенција.

Клучни зборови: *сообраќајна деликвенција, сообраќајни незгоди, жртви, феноменологија, виктимологија, етиологија, превенција.*

Faculty of Law, Goce Delcev University, Shtip,
Republic of N. Macedonia

TRAFFIC DELIQUENCY IN THE REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA IN THE PERIOD 2010-2017: CRIMINOLOGICAL ASPECTS

Aleksandra Gruevska Drakulevski
Associate Professor, Ss. Cyril and Methodius University,
Iustinianus Primus Law Faculty in Skopje
E-mail: a.gruevskadrakulevski@pf.ukim.edu.mk

"No child should die or be seriously injured while they walk, cycle or play. We must return our streets to our children. They have a right to feel safe on them."

("Global Report on Road Safety Status" 2018, WHO)

Abstract
The author of the paper addresses the phenomenological, aetiological and victimological aspects of traffic delinquency in our country in the period 2010-2017. In addition, the author proposes measures for prevention of this form of delinquency.
Traffic delinquency is a massive and individual negative social phenomenon that has the consequence of causing human suffering, causing material and other damage and disorienting the traffic itself.
In the Republic of North Macedonia, every 55 hours there is one victim in traffic accidents, on average 158 people die every year, and on one died in a car accident, 40 people are severely suffering. The number of children victims of road accidents remains high. Most of the victims are passengers in motor vehicles and passengers in other means of transport, as well as pedestrians.
The aetiology of traffic delinquency is multifactorial, however, subjective factors dominate, though, and objective factors have a significant impact. More than 90% of traffic accidents are a result of a subjective factor, such as speeding, failure to comply with rules of priority, lack of side and direction of movement, irregular movement, and turning and driving under the influence of alcohol.
According to the results of the research, the author concludes that the incidence of victims of traffic delinquencies is relatively high; hence, urgently measures should be taken to combat, prevent and reduce traffic delinquency.

Keywords: *traffic delinquency, traffic accidents, victims, phenomenology, victimology, aetiology, prevention.*

Вовед

Сообраќајната деликвенција е масовна и индивидуална негативна општествена појава која се изразува преку противправно и општествено опасно поведение на поединци и групи во сообраќајот што има за последица предизвикување на страдања на

луѓето во него, предизвикување на материјални и други штети и дезорганизација на самиот сообраќај.[1]

Брзиот развој на сообраќајот, несоздавањето соодветни услови за негово безбедно остварување, како и неспособноста на човекот да се прилагоди во смисла на негова недисциплина, неодговорност, несовесност, непочитување на правилата и сл., доведе до намалување на безбедноста во сообраќајот и зголемување на опасностите и страдањата на човекот, односно доведе до сообраќајна деликвенција како негативна консеквенца.

Сообраќајната деликвенција ги опфаќа кривичните дела против безбадноста во сообраќајот и сообраќајните прекршоци. Во Кривичниот законик на Република Северна Македонија (РСМ),[2] во глава дваесетиседма се предвидени кривичните дела против безбедноста на јавниот сообраќај, и тоа, Загрозување на безбедноста на сообраќајот (член 297), Загрозување на безбедноста на сообраќајот со опасно дејствие или средство (член 298), Несовесно вршење надзор над сообраќајот (член 299), Тешки дела против безбедноста на луѓето и имотот во сообраќајот (член 300), Неукажување помош на лице повредено во сообраќајна незгода (член 301), Напад на воздухоплов, брод или неподвижна платформа (член 302), Загрозување на безбедноста на воздушниот сообраќај (член 303), Уништување или отстранување знак што служи за безбедност на воздушниот сообраќај (член 304).[3] Прекршоците во сообраќајот се регулирани со Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата,[4] Законот за прекршоците.[5]

Сообраќајната деликвенција бележи пораст во речиси сите држави во светот. Иако, постојат разлики во статистичкото евидентирање, јасно е дека вкупниот број на казниви однесувања во областа на сообраќајот е многу голем и е во постојан пораст во светот и кај нас, со големи материјални штети и човечки жртви.[6]

Според Глобалниот извештај за состојбата со безбедноста на патиштата од Светската здравствена организација (СЗО) од 2018 година, проблемот станува сè посериозен. Смртта во патниот сообраќај е зголемена на 1,35 милиони жртви годишно. Тоа се речиси 3.700 луѓе кои умираат секој ден на патиштата во светот. Секоја година десетици милиони се повредени или инвалидизирани, луѓе кои страдаат понатаму во живот заради долготрајни последици. Овие загуби погодуваат огромен број на семејства

---

[1] Арнаудовски, Љ. (2007), „Криминологија", Скопје: 2 Август С-Штип. Сулејманов, З., (2007) „Криминологија", Скопје: Графос. Кајзер, Гинтер (1996), „Криминологија", Скопје: Александрија. Ignjatović, D., (2006) "Kriminologija", Beograd: Nomos. Milutinović, M., (1979) "Kriminologija", Beograd: Savremena Administracija. Šeparović, Z., (1981) "Kriminologija i socijalna patologija", Zagreb: Pravni fakultet. Singer, M., Vukadin, I. K. I Mraović, I. C., (2002) „Kriminologija", Zagreb: Nakladni Zavod Globus, Edukacijsko-rehabilitacijaski fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Konstantinović-Vilić, Slobodanka/ Nikolić-Ristanović, Vesna/ Kostić, Miomira (2012) "Kriminologija", Niš: Sven Niš.

[2] Кривичен законик („Службен весник на Република Македонија" бр. 37/1996, 80/1999, 4/2002, 43/2003, 19/2004, 81/2005, 60/2006, 73/2006, 7/2008, 139/2008, 114/2009, 51/2011, 135/2011, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013, 82/2013, 14/2014, 27/2014, 28/2014, 41/2014, 115/2014, 132/2014, 160/2014, 199/2014, 196/2015, 226/2015, 97/2017 и 248/2018).

[3] В. повеќе: Камбовски, В., Тупанчески, Н., (2011) „Казнено право–посебен дел", петто изменето и дополнето издание, Скопје.

[4] Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија" бр. 169/2015, 226/2015, 55/2016 и 11/2018).

[5] Закон за прекршоците („Службен весник на Република Македонија" бр. 124/2015).

[6] Konstantinović-Vilić, Slobodanka/ Nikolić-Ristanović, Vesna/ Kostić, Miomira (2012) "Kriminologija", Niš: Sven Niš.

и заедници. Од друга страна, трошоците за интервенирање при несреќи, здравствената заштита и човечката тага е огромна.[7]

Постојат многу причини за овој тренд: брза урбанизација, несоодветни стандарди за безбедност, неспроведување на законите, луѓе кои возеле расеани или уморни, а други под влијание на дрога или алкохол, брзо возење и неносење појаси или кациги. Она што најмногу погодува во овој извештај на СЗО е дека повредите во сообраќајот на патиштата се водечка причина за смрт за луѓе на возраст меѓу 5 и 29 години. „Ниту едно дете не треба да умре или сериозно да се повреди додека оди, вози велосипед или игра. Ние мора да ги вратиме нашите улици на нашите деца. Тие имаат право да се чувствуваат безбедно на нив."[8] Оттука, Агендата за одржлив развој од 2030 година поставува амбициозна цел да се преполови глобалниот број на смртни случаи и повреди од сообраќајни несреќи во сообраќајот до 2020 година. Но, Глобалниот извештај за состојбата со безбедноста на патиштата од Светската здравствена организација (СЗО) од 2018 година покажува дека е направен мал напредок, оттука, постои итна потреба да се зголемат интервенциите и инвестициите.[9]

Според Извештајот, несреќите во патниот сообраќај сега претставуваат осма водечка причина за смрт на глобално ниво. Статистиката потврдува дека повеќе од 1,35 милиони лица ги губат своите животи секоја година во сообраќајни незгоди, а 50 милиони се повреди. А, факт е дека еден од тие смртни случаи или повреди може да се спречи.[10]

Повредите во патниот сообраќај предизвикуваат значителни економски загуби за поединците, нивните семејства и за нациите во целина. Овие загуби произлегуваат од трошоците за лекување, како и изгубената продуктивност на оние што се загинати или оневозможени од повредите, како и за членовите на семејството кои треба да ја напуштат работата или училиштето за да се грижат за повредените. Несреќите во патниот сообраќај ги чини повеќето земји 3% од нивниот бруто-домашен производ.[11]

Повеќе од 90% од смртните случаи во сообраќајот се случуваат во земјите со низок и среден приход. Стапките на смртност во сообраќајни незгоди се највисоки во африканскиот регион. Дури и во земјите со високи примања, луѓето со пониско социо-економско потекло имаат поголема веројатност да бидат вклучени во несреќи во патниот сообраќај. Она што најмногу загрижува е фактот дека сообраќајните незгоди во патниот сообраќај се водечка причина за смрт кај децата и младите на возраст од 5 до 29 години. Од најрана возраст, мажите имаат поголема веројатност да бидат вклучени во сообраќајни незгоди отколку лицата од женски пол. Околу три четвртини (73%) од сите смртни случаи во сообраќајот на патиштата се јавуваат кај млади мажи на возраст под 25 години, кои скоро три пати е поверојатно да бидат усмртени во сообраќајна несреќа отколку млади жени. Пешаци, велосипедисти и возачи на моторизирани две и три тркала и нивните патници се колективно познати како „ранливи учесници во сообраќајот" и претставуваат половина од сите смртни случаи во сообраќајот во целиот

[7] Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. file:///C:/Users/User/Downloads/9789241565684-eng.pdf (Пристапено на: 4.7.2019 година).

[8] *Ibid.*

[9] *Ibid.*

[10] *Ibid.*

[11] *Ibid.*

свет. Поголем дел од ранливите учесници во сообраќајот умираат во земјите со ниски приходи отколку во земјите со високи примања.[12]

Во Република Северна Македонија (РСМ) на секои 55 часа има по една жртва во сообраќајот, годишно во просек гинат 158 лица, а на еден загинат, 40 лица тешко страдаат. И понатаму е голем бројот на деца жртви на сообраќајни незгоди. Најголем дел од жртвите се патници во моторни возила и патници во други транспортни средства, како и пешаци.

Понатаму во трудот се анализирани криминолошките аспекти на сообраќајната деликвенција во РСМ, и тоа, феноменологија, виктимологија, етиологија и превенција. Притоа, се анализираат сообраќајните несреќи со потешки последици (со загинати и со повредени лица), а изоставени се сообраќајните прекршоци со оглед на фактот што нема официјални статистички податоци за нив.

1. Феноменологија и виктимологија на сообраќајната деликвенција во РСМ

Во периодот 2010-2017 година во просек се случиле 139 сообраќајни незгоди со загинати лица, а 3.942 сообраќајни незгоди со повредени лица. Во истиот период, во просек, се случиле 2,67 сообраќајни незгоди со голема материјална штета. Очигледно е

[12] *Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. (Пристапено на: 4.7.2019 година). Во прилог е дадена споредба со претходен извештај за состојбата со сообраќајни несреќи. Според Светската здравствена организација, повредите во сообраќајот на патиштата предизвикале 1,25 милиони смртни случаи во светот во 2010 година. Тоа значи дека едно лице е убиено на секои 25 секунди. Само 28 земји, кои претставуваат 449 милиони луѓе (седум проценти од светската популација), имаат соодветни закони кои ги опфаќаат сите пет фактори на ризик (брзина, возење под дејство на алкохол, шлемови, појаси и детски ограничувања). Над третина од смртните случаи во сообраќајот во земјите со ниски и средни приходи се меѓу пешаците и велосипедистите. Сепак, помалку од 35 проценти од земјите со ниски и средни приходи имаат политики за заштита на овие корисници на патиштата. (WHO, ed. (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015* (official report). Geneva: World Health Organisation (WHO). Просечната стапка изнесува 17,4 на 100.000 луѓе. Земјите со ниски приходи сега имаат годишно највисока стапка на смртност во патниот сообраќај, 24,1 на 100.000, додека стапката во земјите со високи примања е најниска, со 9,2 на 100.000. (*WHO, ed. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015 (official report). Geneva: World Health Organisation (WHO).* Седумдесет и четири проценти од смртните случаи во сообраќајот се случуваат во земјите со среден приход, кои сочинуваат само 53 проценти од светските регистрирани возила. Во земјите со ниски приходи тоа е уште полошо. Само еден процент од регистрираните автомобили во светот произведуваат 16 проценти од смртните случаи во сообраќајот во светот. Ова укажува на тоа дека овие земји имаат непропорционално висок товар за смртни случаи во сообраќајот во однос на нивното ниво на моторизација. (*WHO, ed. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015 (official report). Geneva: World Health Organisation (WHO).* Постојат големи разлики во стапката на смртност во сообраќајот на патиштата меѓу регионите. Ризикот од умирање како резултат на сообраќајна повреда е најголем во африканскиот регион (пораст од 26,6 на 100 000 жители), а најнизок во европскиот регион (се намалува 9,3 на 100 000). (*WHO, ed. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015 (PDF) (official report). Geneva: World Health Organisation (WHO).* Половина од смртните случаи во сообраќајот во светот се јавуваат кај моторциклистите (23%), пешаците (22%) и велосипедистите (5%) - односно „ранливите учесници во сообраќајот" - 31% од смртните случаи се патници во автомобили, а останатите 19% се неодредени корисници на патишта. (WHO, ed. (2013). *Global Status Report on Road Safety 2013: supporting a decade of action* (PDF) (official report). Geneva, Switzerland: World Health Organisation (WHO). Возрасните на возраст помеѓу 15 и 44 години сочинуваат 59% од смртните случаи во патниот сообраќај. Седумдесет и седум проценти од смртните случаи на патот се мажи. (*Ibid.*) (Пристапено на: 4.7.2019 година).

дека од вкупниот број сообраќајни незгоди, во просек, високи 98,09% се сообраќајни незгоди со повредени лица.

Во вкупниот број сообраќајни незгоди во анализираниот период, во просек, загинале 158 лица, а 6.253 биле повредени. Односно, во просек, во една сообраќајна незгоди со загинати лица, загинале по 1,13 лица, а во една сообраќајна незгода со повредени лица 1,59 лица биле повредени.

Понатаму, од податоците може да се забележи дека стапката на вкупен број сообраќајни незгоди во анализираниот период бележи континуиран пораст со највисока стапка во 2011 година (4.463), а најниска во 2014 година (3.853).

Најголем број лица загинале во 2013 година (198), а најмал број на загинати лица е забележан во 2014 година (130). Од друга страна, пак, најголем број повредени лица во сообраќајни незгоди, 6.853 лица, е забележан во 2011 година, а најмал број во 2015 година (5.913).

Податоците се сумирани во табелата подолу.

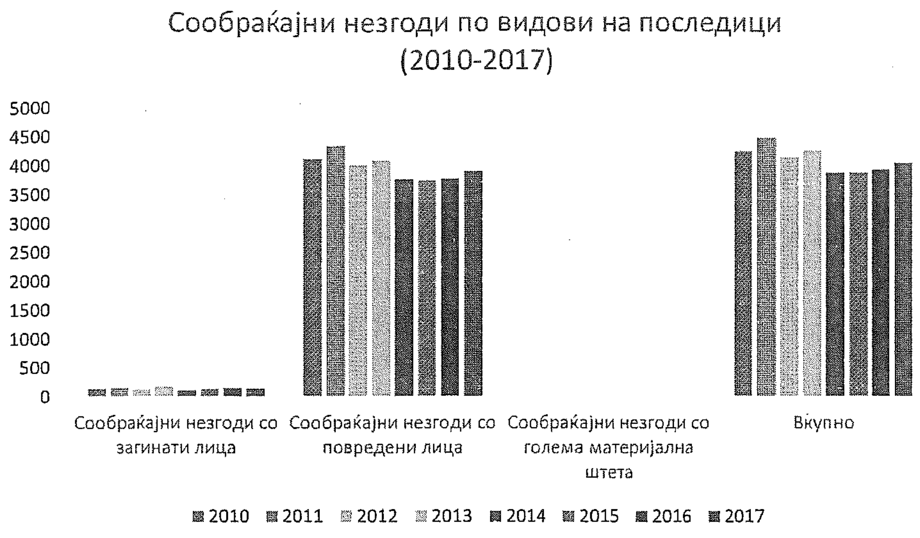
Табела 1. Сообраќајни незгоди по видови на последици во периодот 2010-2017 година

Видови сообраќајни незгоди	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Просечна стапка
Сообраќајни незгоди со загинати лица	134	148	124	170	115	135	150	137	139
Сообраќајни незгоди со повредени лица	4.089	4.314	3.984	4.060	3.737	3.719	3.752	3.882	3942
Сообраќајни незгоди со голема материјална штета	3	1	3	6	1	/	2	/	3
Вкупно	4226	4463	4111	4236	3853	3854	3904	4019	4083
Загинати лица	162	172	132	198	130	148	165	155	158
Повредени лица	6.375	6.853	6.149	6.484	6.056	5.913	5.971	6.224	6253

Извор: Министерство за внатрешни работи[13]

[13] https://docs.google.com/spreadsheets/d/13DbLn6WQ288YssjZwhzO6NHw4Kh5_qdWZuN_-6a72ko/edit#gid=1268663980. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56

Графикон 1.



Анализата на податоците за сообраќајни незгоди со потешки последици (загинати и повредени лица) по СВР во периодот 2010-2017 година покажува дека, во просек, во анализираниот период загинале 139 лица годишно, а 3.942 биле повредени на годишно ниво. Најголем број сообраќајни несреќи се случуваат на подрачје на СВР Скопје, и најголем број лица загинале во сообраќајни незгоди на ова подрачје, односно, во просек 36 лица годишно, а 1,740 лица биле повредени. Ова може да се објасни со фактот дека Скопје е главен град на РСМ, при што скоро половина од населението на целата земја живеат тука. Оттука, градот е преполн и затоа густината на криминалитетот и деликвенцијата имаат најголема концентрација во град Скопје.

Следи подрачјето на СВР Битола, каде во анализираниот период во просек загинале 23 лица годишно, потоа, СВР Охрид (во просек 16 лица годишно), СВР Штип (15), СВР Велес, СВР Струмица и СВР Тетово (во просек по 13 лица годишно), а најмалку лица загинале на подрачје на СВР Куманово (11 лица). Што се однесува до бројот на повредени лица, по СВР Скопје следува СВР Тетово (во просек 403 лица годишно), следи СВР Битола (во просек 368 лица годишно), СВР Куманово (321), СВР Штип (304), СВР Охрид (292), СВР Велес (271), СВР Струмица (244).

Гледано по години, на подрачје на СВР Скопје се забележува пад на бројот на повредени лица во сообраќајни незгоди, а спротивно на тоа на подрачје на СВР Тетово се забележува пораст низ годините. За останатаите СВР се забележуваат извесни осцилации низ годините.

Податоците се сумирани во табелата подолу.

Табела 2. Сообраќајни незгоди со потешки последици (загинати и повредени лица) по СВР во периодот 2010-2017 година

	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		Средна вредност	
	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица	со загинати лица	со повредени лица
СВР Скопје	37	1899	47	2.035	31	1.725	34	1.718	32	1.646	43	1.633	30	1.650	35	1.617	36	1740
СВР Битола	15	365	17	396	19	407	36	378	21	362	24	313	22	348	27	371	23	368
СВР Велес	12	232	17	281	12	285	17	312	10	260	9	259	17	269	11	269	13	271
СВР Куманово	12	363	12	349	11	319	13	322	11	275	14	309	6	297	5	332	11	321
СВР Охрид	15	293	13	301	13	317	22	330	15	249	16	256	21	266	10	320	16	292
СВР Струмица	15	248	12	290	13	254	13	250	7	224	11	237	18	242	18	210	13	244
СВР Тетово	12	355	14	358	13	366	17	417	9	429	11	400	21	431	9	464	13	403
СВР Штип	16	334	16	304	12	311	18	333	10	292	7	312	15	249	22	299	15	304
Вкупно	134	4089	148	4314	124	3984	170	4060	115	3737	135	3719	150	3752	137	3882	139	3942
Средна вредност	17	511	19	539	16	498	21	508	14	467	17	465	19	469	17	485	17	493

Извор: Министерство за внатрешни работи [14]

Графикон 2.

Министерството за внатрешни работи дава анализа на зголемувањето односно намалувањето на сообраќајните незгоди со потешки последици за 2018 споредено со 2017 година. Од податоците може да се заклучи дека генерално има намалување на сообраќајните незгоди со потешки последици од 6,9%. Сообраќајните незгоди со загинати лица се намалиле за 13,9%, а сообраќајните незгоди со повредени лица за 6,7%. Од ова намалување има исключоци што се однесуваат на одредени подрачја на СВР. Така, на пример, најалармантни се податоците за пораст на сообраќајните незгоди со загинати лица на подрачје на СВР Тетово од дури 66,7%, потоа, СВР Куманово – 40% и СВР Охрид – 20%. Ова, укажува на фактот дека дополнително треба да се направат анализи за да се утврдат причините за вака драстичниот пораст со цел намалување и превенирање. Од друга страна, за поздравување е фактот дека сообраќајните незгоди со загинати лица драстично се намалиле на подрачје на СВР Велес (63,6%), СВР Струмица (38,9%) и СВР Битола (33,3%).

Табела 3. Сообраќајни незгоди со потешки последици по СВР за 2017/2018 година

[14] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

	Сообраќајни незгоди со потешки последици			Сообраќајни незгоди со загинати лица			Сообраќајни незгоди со повредени лица		
	2017 година	2018 година	Намалување/зголемување %	2017 година	2018 година	Намалување/зголемување %	2017 година	2018 година	Намалување/зголемување %
СВР Скопје	1.652	1.452	-12,1	35	32	-8,6	1.617	1.420	-12,2
СВР Битола	398	371	-6,8	27	18	-33,3	371	353	-4,9
СВР Велес	280	288	2,9	11	4	-63,6	269	284	5,6
СВР Куманово	337	306	-9,2	5	7	40	332	299	-9,9
СВР Охрид	330	314	-4,8	10	12	20	320	302	-5,6
СВР Струмица	228	211	-7,5	18	11	-38,9	210	200	-4,8
СВР Тетово	473	451	-4,7	9	15	66,7	464	436	-6
СВР Штип	321	347	8,1	22	19	-13,6	299	328	9,7
Вкупно	4.019	3.740	-6,9	137	118	-13,9	3.882	3.622	-6,7

Извор: Министерство за внатрешни работи [15]

Според податоците прикажани во Статистиката: сообраќајни несреќи со потешки последици и жртви по градови во 2017 година, во сообраќајни несреќи имало 155 смртни случаи, повеќето од жртвите биле на возраст од 41-64 години (52), 25-40 години (34) и 65 и повеќе (33). Четиринаесет од жртвите биле на возраст од 15-19 години, а четири од жртвите биле на возраст од 0-14 години. Најголем дел од жртвите биле патници во моторни возила и патници со други транспортни средства, како и пешаци. Податоците се прикажани во табелата подолу.

[15] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

Табела 4. Загинати во сообраќајни несреќи според возраст, 2017

	Вкупно	0-14	15-19	20-24	25-40	41-64	65+
Вкупно	155	4	14	18	34	52	33
Патници во моторно возило	77	-	9	7	23	29	9
Патници	44	3	4	9	8	13	7
Пешаци	34	1	1	2	3	10	17

Извор: Министерство за внатрешни работи [16]

Во однос на повредените лица во сообраќајни незгоди според возраста, вкупно 6.224 лица биле повредени. Мнозинството биле на возраст од 25-40 години (1.992), 41-64 (1.717), 20-24 (841), 0-14 (653), 15-19 (592) и 65 и повеќе (429). Повеќето од повредените жртви биле патници во моторни возила и патници со други транспортни средства. Податоците се сумирани во табелата подолу.

Табела 5. Повредени лица во сообраќајни несреќи според возраст, 2017

	Вкупно	0-14	15-19	20-24	25-40	41-64	65+
Вкупно	6.224	653	592	841	1.992	1.717	429
Патници во моторно возило	2.861	52	199	403	1.150	910	147
Патници	2.443	377	302	384	691	561	128
Пешаци	914	223	90	54	148	245	154
Терачи на стока	6	1	1	0	3	1	0

Извор: Министерство за внатрешни работи [17]

Да заклучиме, инциденцата на жртви на сообраќајни незгоди е релативно висока, па оттука властите во земјата треба да преземат мерки за спречување, а со тоа и намалување на бројот на сообраќајни несреќи со штетни последици.

Според анализата на МВР за 2017 и 2018 година за сообраќајни незгоди со потешки последици (загинати и повредени лица) по СВР се бележи пад на бројот на загинати и повредени лица со одредени исклучоци каде, за жал, се забележува пораст. Имено, најголем пад од 63,6% на загинати лица е забележан на подрачје на СВР Велес. Од друга страна, пак, се забележува пораст на загинати лица од 50% за подрачјата на СВР Куманово и Тетово. Податоците се сумирани подолу во табелата.

[16] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. (Пристапено на: 25.2.2018).
[17] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. (Пристапено на: 25.2.2018).

Табела 6. Загинати и повредени лица по СВР (2017-2018)

	Загинати лица			Повредени лица		
	2017 година	2018 година	намалување/зголемување %	2017 година	2018 година	намалување/зголемување %
СВР Скопје	37	36	-2,7	2.463	2.146	-12,9
СВР Битола	28	24	-14,3	592	542	-8,4
СВР Велес	11	4	-63,6	452	434	-4
СВР Куманово	6	9	50	512	482	-5,9
СВР Охрид	12	12	0,0	533	516	-3,2
СВР Струмица	21	13	-38,1	354	372	5,1
СВР Тетово	10	15	50	841	839	-0,2
СВР Штип	30	20	-33,3	477	529	10,9
Вкупно	155	133	-14,2	6.224	5.860	-5,8

Извор: Министерство за внатрешни работи [18]

Според податоците од Државниот завод за статистика на РСМ, Соопштението за насилна смрт во Република Северна Македонија, 2018,[19] во просек, во периодот 1994-2018 година, во несреќни случаи гинеле 419 лица годишно што претставува, во просек, 69% од умрените лица од насилна смрт во земјата. Притоа, напоменуваме дека според методологијата, во несреќни случаи покрај транспортни несреќи се пресметуваат и други причини за несреќи.

2. Етиологија на сообраќајната деликвенција

Етиологијата на сообраќајната деликвенција е мултифакторска, сепак, доминираат субјективните фактори (психофизички способности, психички својства, раздразнетост, страв, бес, слаба концентрација, способност за самоконтрола, за прилагодување на возење кон условите, солидарност, замор, ненаспиеност,

[18] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).
[19] http://www.stat.gov.mk/PrikaziSoopstenie.aspx?id=12&rbr=3016 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

неодмореност, предолго возење, недоволна оспособеност за возење, недостиг на општо образование, недостиг на соодветно знаење, вештини и искуство за управување на возило, непознавање на знаци и прописи, преголема самоувереност заради долг возачки стаж, неадекватно влијание на репресивните мерки, болни состојби и болест во текот на управување со моторното возило, земање лекарства кои влијаат на успорување на реакциите кај возачот, (не)редовна контрола на психичко и физичко здравје и способност за управување со возилото, возраст, пол, алкохол...), иако, и објективните фактори (фактори на „виша сила“, технички фактори врзани за возилото, состојбата на патиштата, брзиот развој на сообраќајот, сообраќајната култура, создавањето услови за безбедно остварување на сообраќајот, развојот, состојбата, оспособеноста на патна мрежа, сигнални уреди, инфраструктура на раскрсници, премини, црни точки, структура на возилата, одржување, време на користење, климатски услови...) имаат значајно влијание.

Повеќе од 90% сообраќајните деликти се резултат на субјективен фактор, и тоа, брзо возење, непочитување на правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење, непрописно движење и свртување и управување под дејство на алкохол.

„Пристапот на безбеден систем за безбедност на патиштата“ (The Safe System approach to road safety) има за цел да обезбеди сигурен транспортен систем за сите учесници во сообраќајот. Таквиот пристап ја зема во предвид ранливоста на луѓето од сериозни повреди во сообраќајни несреќи и признава дека системот е под влијание на човечки грешки. Основата на овој пристап се безбедни патишта и тротоари, безбедна брзина на возење, безбедни возила и безбедни учесници на патот, кои сите мора да придонесат со цел да се елиминираат фаталните несреќи и да се намалат сериозните повреди.[20]

Меѓу причините за сообраќајни незгоди на глобално ниво ги истакнуваме позначајните, и тоа, брзо возење, возење под влијание на алкохол и други психотропни супстанции, неносење на кациги, ремени и детски седишта, невнимателно возење, небезбедна патна инфраструктура, небезбедни возила, неадекватна грижа после несреќата, несоодветно спроведување на законот за безбедност во сообраќајот, итн.

Брзо возење. Зголемувањето на просечната брзина е директно поврзано со веројатноста да се предизвика сообраќајна несреќа и со сериозноста на последиците од несреќата. На пример, секое зголемување од 1% на средната брзина предизвикува зголемување од 4% на ризикот од смртоносна несреќа и зголемување од 3% на сериозен ризик од несреќа. Ризикот од смрт кај пешаците погоден од автомобил брзо се зголемува (4,5 пати од 50 км/ч до 65 км/ч). При судир на возила ризикот од фаталност за патниците е 85% при брзина од 65 км/ч.[21]

Возење под влијание на алкохол и други психотропни супстанции. Возењето под дејство на алкохол и други психотропни супстанци или лек го зголемува ризикот од несреќа што резултира со смрт или сериозни повреди. Во случај на возење под дејство на алкохол, ризикот од сообраќајна несреќа започнува со ниски нивоа на концентрација на алкохол во крвта и значително се зголемува кога концентрација на алкохол во крвта

[20] Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. (Пристапено на 7.7.2019 година).
[21] *Ibid.*

кај возачот е $\geq$ 0,04 g/dl. Во случај на возење под дејство на дрога, ризикот од сообраќајна несреќа се зголемува до различни степени во зависност од употребената психоактивна супстанца. На пример, ризикот од смртоносна несреќа кај оние кои користеле амфетамини е околу 5 пати поголем од ризикот кај некој кој не користел.[22]

Неносење на кациги, ремени и детски седишта. Правилната употреба на кацига може да доведе до 42% намалување на ризикот од фатални повреди и 69% намалување на ризикот од повреди на главата. Ставањето појас го намалува ризикот од смрт кај возачите и патниците на предните седишта за 45-50% и ризикот од смрт и сериозни повреди кај патниците од задни седишта за 25%. Употребата на детски седишта може да доведе до 60% намалување на смртните случаи.[23]

Невнимателно возење. Постојат многу видови на одвлекување на вниманието што може да доведе до сообраќајна незгода. Невниманието предизвикано од користење на мобилни телефони е сé поголем проблем за безбедноста на патиштата. Возачите кои користат мобилни телефони имаат околу 4 пати поголеми шанси да бидат вклучени во сообраќајна несреќа отколку возачите кои не користат мобилен телефон. Употребата на телефон за време на возењето ги забавува реакциите (особено времето на реакција на сопирање, но и реакцијата на сообраќајните сигнали), и го отежнува одржувањето на правилната лента и задржување на соодветно растојание. Hands-free телефоните не се многу побезбедни, а текстуалните пораки значително го зголемуваат ризикот од несреќа.[24]

Небезбедна патна инфраструктура. Дизајнот на патишта може да има значително влијание врз безбедноста. Идеално, патишта треба да бидат дизајнирани имајќи ја предвид безбедноста на сите корисници на патот. Ова би значело дека треба да има соодветни услови за пешаците, велосипедистите и мотоциклисти. Мерките како што се патеки, велосипедски патеки, безбедни премини и други мерки можат да бидат критични за намалување на ризикот од повреди кај овие корисници на патот.[25]

Небезбедни возила. Безбедните возила играат клучна улога во спречувањето на несреќи и намалувањето на веројатноста за сериозни повреди. Постојат голем број на прописи на Обединетите нации за безбедност на возилата кои, доколку се применуваат како стандарди за производство во земјите, потенцијално би се спасиле многу животи. Тука спаѓа потребата производителите на возила да ги исполнат регулативите за предни и странични удари, со цел да се вклучи електронска контрола на стабилноста и да се осигураат воздушни перничиња и појаси за прицврстување во сите возила. Без овие основни стандарди ризикот од сообраќајни повреди - и на оние во возилото и оние надвор од него - е значително зголемен.[26]

Неадекватна грижа после несреќата. Доцнењата во откривањето и обезбедувањето грижа за оние кои се вклучени во сообраќајна несреќа ја зголемуваат сериозноста на повредите. Заштитата од повреди по несреќата е исклучително временски чувствителна: одложувањата на минути можат да ја направат разликата помеѓу животот и смртта. Подобрувањето на грижата по несреќата бара обезбедување пристап до навремена прехоспитална грижа, како и подобрување на квалитетот на

[22] *Ibid.*
[23] *Ibid.*
[24] *Ibid.*
[25] *Ibid.*
[26] *Ibid.*

прехоспиталната и болничката нега, како, на пример, преку специјализирани програми за обука.[27]

Несоодветно спроведување на законот за безбедност во сообраќајот. Ако сообраќајните закони за возење под дејство на алкохол, носење на сигурносни појаси, ограничувања на брзината, кациги и седишта за деца не се спроведуваат, тие не можат да доведат до очекувано намалување на жртвите од сообраќајни несреќи и повреди поврзани со одредени однесувања. Така, ако сообраќајните закони не се спроведуваат или се сметаат за неприменети, веројатно тие нема да бидат почитувани и затоа ќе имаат многу малку шанси да влијаат врз однесувањето. Ефективното спроведување вклучува воспоставување, редовно ажурирање и спроведување на законите на национално, општинско и локално ниво кои се однесуваат на горенаведените фактори на ризик. Тука спаѓа и дефиницијата за соодветни казни.[28]

***

Што се однесува до етиологијата на сообраќајната деликвенција во РСМ, како најчести причини за сообраќајни незгоди се издвојуваат: брзо возење, непочитување на правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење, непрописно движење и свртување, управување под дејство на алкохол.

Во периодот 2010-2017 година, во просек, во 934 случаи причина за сообраќајни незгоди било брзо возење или 33,84%. Во просек, 645 сообраќајни незгоди се случиле поради непочитување на правила за првенство на минување (23,39%). Понатаму, во просек 549 сообраќајни незгоди се случиле поради недржење страна и правец на движење (19,90%). Во просек, 454 незгоди се предизвикани од непрописно движење и свртување (16,46%). Управување под дејство на алкохол било причина за сообраќајна незгода во, во просек, 177 случаи или 6,41%.

Факторот брзо возење бележи драстичен пад со извесни осцилации. Она што загрижува од податоците е драстичниот пораст на управување под дејство на алкохол како причина за сообраќајни незгоди со потешки последици во 2016 и 2017 година. Кај останатите причини се забележуваат одредени осцилации низ годините. Може да се заклучи дека надлежните органи треба и понатаму да ги зајакнат контролите на патиштата со цел превенција, но, исто така, треба да се преземат посериозни мерки со цел превенирање на сообраќајните незгоди кај кои како причина се јавува управувањето под дејство на алкохол. Податоците се достапни во табелата подолу.

Табела 7. Најчести фактори за сообраќајните незгоди во РСМ (2010-2017)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**Средна вредност**	**%**
Брзо возење	1.219	1.260	863	929	830	788	820	759	934	33,84
Индекс	100	103	68	108	89	95	104	93		
Непочитување на правила за првенство на минување	745	738	602	652	671	608	572	574	645	23,39

[27] *Ibid.*
[28] *Ibid.*

Индекс	100	99	82	108	103	91	94	100		
Недржење страна и правец на движење	492	551	649	682	577	539	441	462	549	19,9
Индекс	100	112	118	105	85	93	82	105		
Непрописно движење и свртување	511	432	435	480	474	447	391	462	454	16,46
Индекс	100	85	101	110	99	94	87	118		
Управување под дејство на алкохол	132	160	138	144	86	123	332	300	177	6,41
Индекс	100	121	86	104	60	143	270	90		

Извор: Министерство за внатрешни работи[29]

Графикон 3.

Според податоците од МВР, брзото возење е најчеста причина за сообраќајни незгоди на подрачје на СВР Скопје, потоа, СВР Тетово и СВР Охрид. Ова е јасен индикатор за надлежните органи да ги зголемат контролите на овие подрачја. Брзото возење како причина за сообраќајни незгоди бележи драстичен пад во 2012 година, а

[29] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

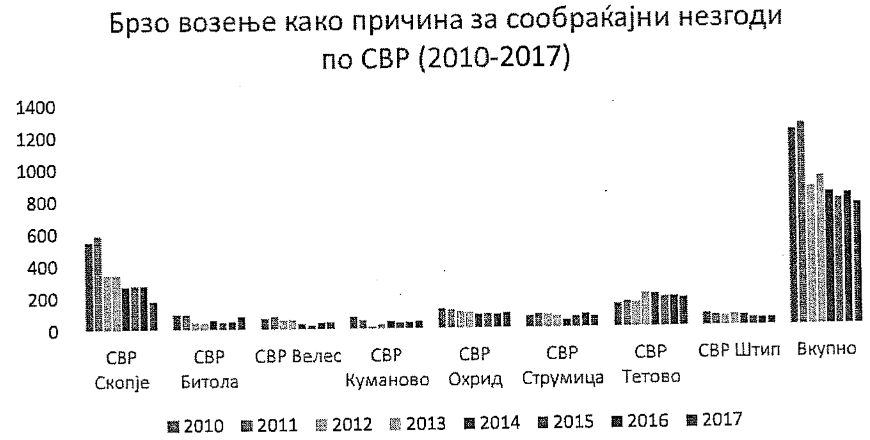
пораст во 2011, 2013 и 2016 година. Може да се заклучи дека со одредени осцилации, оваа причина има надолен тренд што може да се објасни со зголемените контроли на сообраќајната полиција.

Табела 8. Брзо возење како причина за сообраќајни незгоди по СВР (2010-2017)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Средна вредност
СВР Скопје	549	590	341	342	272	276	275	178	353
СВР Битола	97	95	48	44	61	49	53	83	66
СВР Велес	70	82	60	61	37	26	41	47	53
СВР Куманово	78	57	16	31	49	38	41	50	45
СВР Охрид	126	118	106	101	87	89	88	97	102
СВР Струмица	75	87	81	70	50	71	85	72	74
СВР Тетово	145	161	150	209	206	187	189	181	179
СВР Штип	79	70	61	71	68	52	48	51	63
Вкупно	1.219	1.260	863	929	830	788	820	759	934
Индекс	100	103	68	108	89	95	104	93	

Извор: Министерство за внатрешни работи[30]

Графикон 4.



[30] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

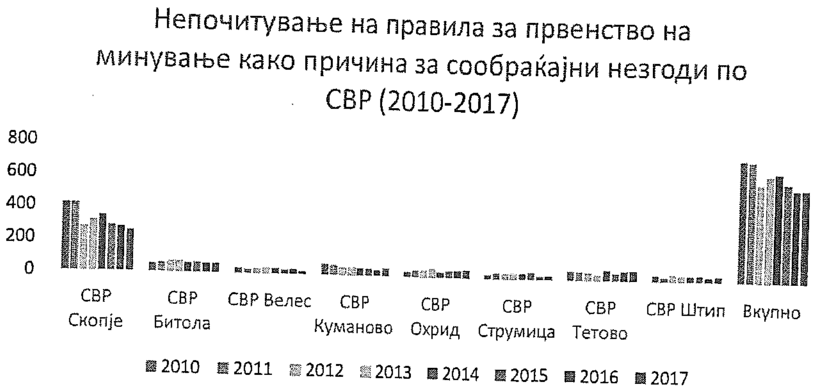
Непочитување на правила за првенство на минување е следна причина за сообраќајни незгоди. Генерално, може да се заклучи дека и оваа причина бележи пад со извесни осцилации низ годините (2013 и 2014 година). Со цел намалувањето и превенирањето на сообраќајните незгоди предизвикани од оваа причина, се препорачува поставување соодветна сигнализација на патиштата. Инаку, повторно, оваа причина доминира на подрачје на СВР Скопје.

Табела 9. Непочитување на правила за првенство на минување како причина за сообраќајни незгоди по СВР (2010-2017)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Средна вредност
СВР Скопје	421	418	273	313	344	285	275	257	323
СВР Битола	56	60	68	70	60	66	58	59	62
СВР Велес	35	27	34	40	37	29	35	23	33
СВР Куманово	71	63	52	53	48	48	39	51	53
СВР Охрид	35	46	45	59	38	45	49	54	46
СВР Струмица	29	41	37	41	39	47	24	28	36
СВР Тетово	58	55	49	37	67	47	62	65	55
СВР Штип	40	28	44	39	38	41	30	37	37
Вкупно	745	738	602	652	671	608	572	574	645

Извор: Министерство за внатрешни работи [31]

Графикон 5.



[31] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

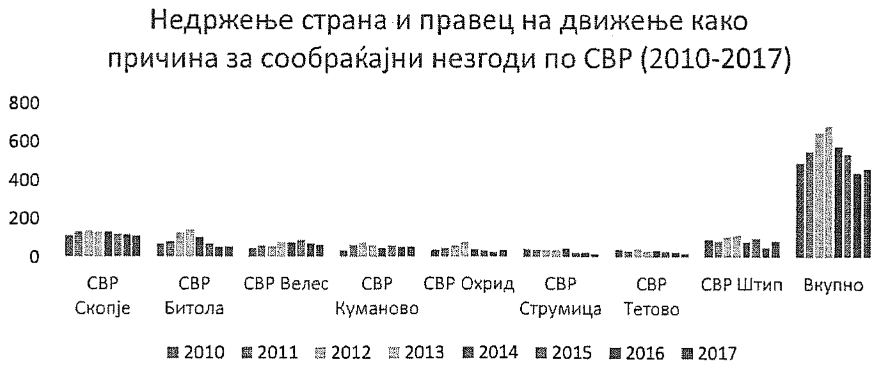
Недржење страна и правец на движење е трета по ред причина за сообраќајни незгоди со потешки последици. Низ годините се забележуваат осцилицаии на учесвото на оваа причина во етиологијата на сообраќајните незгоди во земјата. Најалармантна е состојбата на подрачје на СВР Скопје, СВР Штип и СВР Битола, оттука, повторно, препораката е во овие подрачја надлежните органи да поставаат соодветна сигнализација на патиштата со цел спречување и превенција на сообраќајните незгоди.

Табела 10. Недржење страна и правец на движење како причина за сообраќајни незгоди по СВР (2010-2017)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Средна вредност
СВР Скопје	114	132	136	132	134	121	120	113	125
СВР Битола	71	83	128	143	105	71	55	57	89
СВР Велес	49	62	55	76	78	91	74	67	69
СВР Куманово	36	64	76	61	50	63	56	57	58
СВР Охрид	41	49	61	81	43	36	28	38	47
СВР Струмица	45	42	41	38	48	26	27	21	36
СВР Тетово	43	34	45	34	37	31	27	21	34
СВР Штип	93	85	107	117	82	100	54	88	91
Вкупно	492	551	649	682	577	539	441	462	549

Извор: Министерство за внатрешни работи [32]

Графикон 6.



[32] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

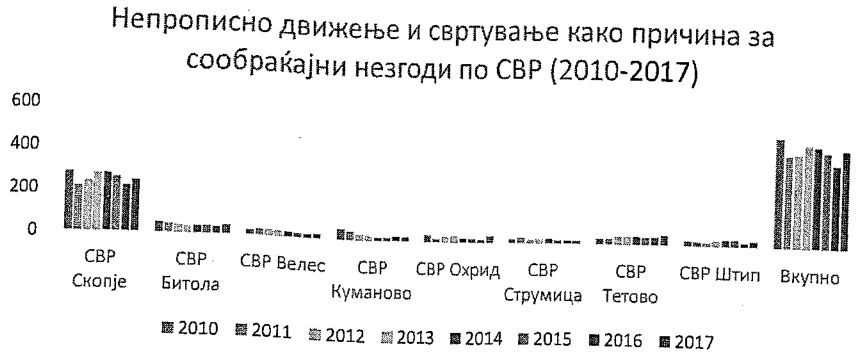
Следна причина за сообраќајни незгоди со потешки полседици е непрописното движење и свртување. Сосојбата е особено загрижувачка на подрачје на СВР Скопје. Земајќи ги во предвид и претходно анализираните причини, може да заклучиме дека треба сериозно да се работи на подигнување на сообраќајната култура на сите учесници во сообраќајот.

Табела 11. Непрописно движење и свртување како причина за сообраќајни незгоди по СВР (2010-2017)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Средна вредност
СВР Скопје	278	212	236	272	273	257	219	244	249
СВР Битола	51	45	38	35	37	41	34	45	41
СВР Велес	24	31	31	28	26	22	20	23	26
СВР Куманово	52	43	27	26	18	18	24	23	29
СВР Охрид	34	18	27	33	22	21	16	33	26
СВР Струмица	19	30	18	21	24	18	18	17	21
СВР Тетово	27	30	38	38	41	36	40	49	37
СВР Штип	26	23	20	27	33	34	20	28	26
Вкупно	511	432	435	480	474	447	391	462	454

Извор: Министерство за внатрешни работи [33]

Графикон 7.



Последната, но не најмалку важна причина за сообраќајни незгоди со потешки последици е управувањето под дејство на алкохол. Состојбата со оваа причина е особено алармантна во последните години кога бележи драстичен пораст на подрачје

[33] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

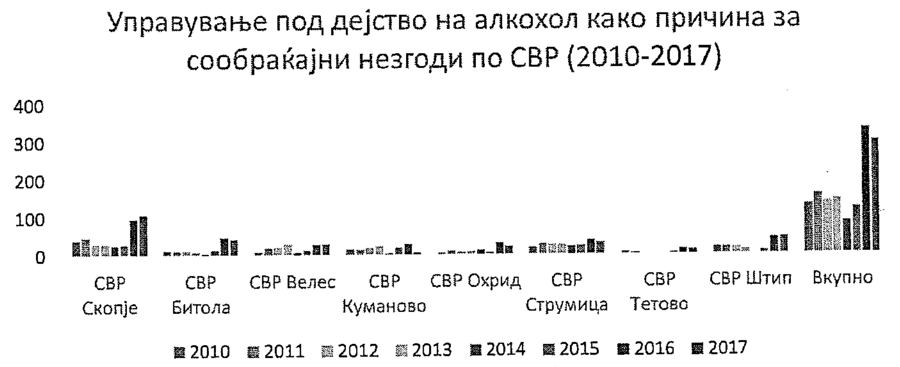
на сите СВР. Ова укажува на потребата за итни мерки со цел сузбивање и превенирање на појавата, и тоа, зголемени контроли, кампањи за подигнување на свеста на возачите и сл.

Табела 12. Управување под дејство на алкохол како причина за сообраќајни незгоди по СВР (2010-2017)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Средна вредност
СВР Скопје	40	47	31	30	27	29	97	107	51
СВР Битола	13	12	12	9	4	15	47	43	19
СВР Велес	9	20	21	30	8	13	29	30	20
СВР Куманово	16	15	19	23	5	19	29	7	17
СВР Охрид	6	11	8	9	13	7	32	22	14
СВР Струмица	20	30	27	27	23	24	39	33	28
СВР Тетово	7	5	3	3	3	6	15	13	7
СВР Штип	21	20	17	13	3	10	44	45	22
Вкупно	132	160	138	144	86	123	332	300	177

Извор: Министерство за внатрешни работи [34]

Графикон 8.



Според најновите податоци од МВР за 2018 година, најчеста причина за сообраќајни незгоди е брзото возење (27%), потоа, непочитување на првенство на минување (21,8%), следат, недржење страна и правец на движење (16,5%), управување

[34] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

под дејство на алкохол (15,3%), непрописно движење и свртување (15,1%). Со најмало учество во сообраќајните незгоди е факторот грешка на пешаци (4,4%).

Најголем број сообраќајни незгоди се случиле на подрачје на СВР Скопје (во просек 110). Следат подрачјето на СВР Тетово, СВР Битола, СВР Штип итн. Најмал број сообраќајни незгоди се имаат случени на териоторија на СВР Струмица. За повеќе податоци, видете ја табелата подолу.

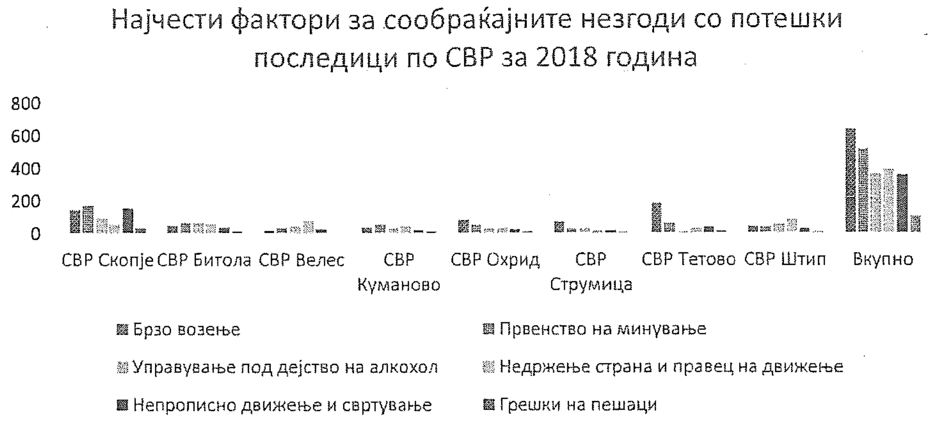
Табела 13. Најчести фактори за случување на сообраќајните незгоди со потешки последици по СВР за 2018 година

	Брзо возење	Првенство на минување	Управување под дејство на алкохол	Недржење страна и правец на движење	Непрописно движење и свртување	Грешки на пешаци	Средна вредност
СВР Скопје	145	174	95	54	154	36	**110**
СВР Битола	49	66	64	59	39	13	**48**
СВР Велес	17	33	43	75	28	3	**33**
СВР Куманово	39	55	33	43	22	10	**34**
СВР Охрид	85	53	29	33	24	11	**39**
СВР Струмица	73	28	33	14	17	8	**29**
СВР Тетово	186	65	8	30	40	14	**57**
СВР Штип	44	41	56	82	32	9	**44**
Вкупно	**638**	**515**	**361**	**390**	**356**	**104**	**394**
%	**27,0**	**21,8**	**15,3**	**16,5**	**15,1**	**4,4**	**100,0**
Средна вредност	**80**	**64**	**45**	**49**	**45**	**13**	

Извор: Министерство за внатрешни работи [35]

[35] http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf, https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

Графикон 9.



Може да заклучиме дека, етиологијата на сообраќајната деликвенција е мултифакторска, сепак, доминираат субјективните фактор, иако, и објективните фактори имаат значајно влијание. Што се однесува до етиологијата на сообраќајната деликвенција во РСМ, како најчести причини за сообраќајни незгоди се издвојуваат: прво, брзо возење, следуваат, непочитување на правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење, непрописно движење и свртување, управување под дејство на алкохол.

Се препорачува надлежните органи да ги зајакнат контролите на патиштата и да се преземат посериозни мерки, кампањи за подигнување на свеста на возачите и сл., со цел превенирање на сообраќајните незгоди кај кои како причина се јавува брзото возење, како и управувањето под дејство на алкохол.

Понатаму, се препорачува поставување соодветна сигнализација на патиштата.

Со оглед на фактот што во значителен број случаи како причина за сообраќајни незгоди се јавуваат непочитување на правила за првенство на минување, недржење страна и правец на движење и непрописно движење и свртување, треба сериозно да се работи на подигнување на сообраќајната култура на сите учесници во сообраќајот.

3. Превенција

Според Глобалниот извештај за состојбата на безбедноста на патиштата 2018 на СЗО, повредите на патниот сообраќај може да се спречат. Владите треба да преземат акција за да ја решат безбедноста на патиштата на сеопфатен начин. Ова бара вклучување од повеќе сектори, како што се транспортот, полицијата, здравството, образованието и активностите кои се однесуваат на безбедноста на патиштата, возилата и корисниците на патиштата. Ефективните интервенции вклучуваат дизајнирање на побезбедна инфраструктура и инкорпорирање на карактеристики на безбедноста на патиштата во планирањето на користењето на земјиштето и транспортот, подобрување на безбедносните карактеристики на возилата, подобрување на грижата по несреќата за

жртвите на патен сообраќај, донесување и спроведување на законите кои се однесуваат на клучните ризици и подигање на јавната свест.[36]

СЗО е водечка агенција која соработува со регионалните комисии на Обединетите нации за безбедност на патиштата во рамките на системот на ОН. СЗО претседава со Соработка на Обединетите нации за безбедност во сообраќајот (United Nations Road Safety Collaboration)[37] и служи како секретаријат за Декадата за акција за безбедност на патиштата 2011-2020 (Decade of Action for Road Safety 2011– 2020).[38] Прогласена со резолуција на Генералното собрание на ОН во 2010 година Декадата за акција беше лансирана во мај 2011 година во повеќе од 110 земји, со цел спасување на милиони животи преку спроведување на Глобалниот план за Декадата на акција за безбедност на патиштата 2011-2020 (Global Plan for the Decade of Acton for Road Safety 2011-2020).[39]

СЗО, исто така, игра клучна улога во насочувањето на глобалните напори продолжувајќи да се залага за безбедност на патиштата на највисоко политичко ниво; собирање и ширење на добри практики во превенција, собирање на податоци и заштита од траума; споделување информации со јавноста за ризиците и како да се намалат овие ризици; и свртување внимание кон потребата од зголемено финансирање.[40]

СЗО ги поддржува земјите-членки во планирањето, спроведувањето и евалуацијата на политиката за безбедност на патиштата.[41]

Во 2017 година, СЗО издаде „Спаси животи: технички пакет за безбедност на патиштата" (*Save LIVES: a road safety technical package*) со цел преполовување на жрвите во сообраќајни незгоди до 2020 година. Пакетот дава приоритет на 6 стратегии и 22 интервенции кои се однесуваат на факторите на ризик што се истакнати погоре и им дава насоки на земјите-членки за нивно спроведување за да спасат животи и да ја исполнат целта за безбедност на патиштата за преполовување на глобалниот број на смртни случаи и повреди од сообраќајни несреќи во сообраќајот до 2020 година. Шесте основни компоненти на Save LIVES се: прилагодување на брзината, лидерство во безбедноста на патиштата, проектирање и подобрување на инфраструктурата, стандарди за безбедност на возилото, спроведување на сообраќајните закони и опстанок по несреќата (**S**peed management, **L**eadership on road safety, **I**nfrastructure design and

[36] Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. (Пристапено на: 5.7.2019 година).

[37] https://www.who.int/roadsafety/en/ (Пристапено на: 5.7.2019 година).

[38] https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/ (Пристапено на: 5.7.2019 година).

[39] https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/english.pdf (Пристапено на: 5.7.2019 година).

[40] Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/ (Пристапено на: 5.7.2019 година).

[41] Покрај тоа, СЗО соработува со партнери за да обезбеди техничка поддршка за земјите. На пример, СЗО моментно соработува со Иницијативата Блумберг за глобална безбедност на патиштата (BIGRS) (Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS)) 2015-2019 за да ги намали жртвите и повредите од патен сообраќај во целни земји и градови со ниски и средни приходи. Во 2017 година, СЗО издаде Спаси животи: технички пакет за безбедност на патиштата (*Save LIVES: a road safety technical package*), кој ги синтетизира мерките засновани на докази кои значително можат да ги намалат жртвите на патен сообраќај и повредите. Спаси животи: техничкиот пакет за безбедност на патиштата се фокусира на управување со брзина, лидерство, дизајн и подобрување на инфраструктурата, стандарди за безбедност на возилото, спроведување на сообраќајните закони и преживување по несреќата (**S**peed management, **L**eadership, **I**nfrastructure design and improvement, **V**ehicle safety standards, **E**nforcement of traffic laws and post-crash **S**urvival).

improvement, **V**ehicle safety standards, **E**nforcement of traffic laws and **S**urvival after a crash).

Во рамки на компонентата за прилагодување на брзината се препорачува преземање на следниве мерки: пропишување и спроведување на закон за ограничување на брзината низ целата земја, локално и во градовите. Потоа, изградба или модифицирање на патишта кои го забавуваат сообраќајот, на пр. кружни текови, стеснување на патот, испакнатини за намалување на брзината („лежечки полицајци") и нерамни ленти. Исто така, се предлага производителите на автомобили да инсталираат нови технологии, како што е интелигентна адаптација на брзината, за да им помогне на возачите да се придржуваат до ограничувањата на брзината.

Во врска со компонентата лидерство на безбедност на патиштата се предлагаат следниве интервенции. Формирање агенција за поттикнување на безбедноста на патиштата; развивање и финансирање на стратегија за безбедност на патиштата; евалуација на влијанието на стратегиите за безбедност на патиштата; следење на безбедноста на патиштата преку зајакнување на системите за податоци, и подигнување на свеста и јавната поддршка преку едукација и кампањи.

Третата компонента се однесува на дизајн и подобрување на инфраструктурата. Заради остварување на оваа цел се предлага: обезбедување безбедна инфраструктура за сите учесници во сообраќајот, вклучувајќи тротоари, безбедни премини, засолништа, надвозници и подвозници; обезбедување патеки за велосипеди и мотоцикли; обезбедување на безбедност по страните на патиштата со користење на јасни зони, склопувачки структури или бариери; дизајнирање побезбедни раскрсници; посебни пристапни патишта; давање приоритет на луѓето со поставување на пешачки зони без автомобили; ограничување на сообраќајот и брзината во станбени, комерцијални и училишни зони; обезбедување подобри, побезбедни рути за јавен превоз.

Во врска со четвртата компонента стандарди за безбедност на возилото се предвидува: пропишување и спроведување на регулативите за стандарди за безбедност на моторно возило поврзани со: сигурносен појас; прицврстувачи на безбедносните ремени; фронтално влијание; странично влијание; електронска контрола на стабилноста; заштита на пешаците; и ISOFIX безбедносни точки за деца; како и, пропишување и спроведување на прописи за антиблокирачко сопирање за мотори и користење на светла преку ден.

Петтата компонента спроведување на законите за безбедност во сообраќајот, се предлага да се оствари со: пропишување и спроведување на законите на национално, локално и градско ниво за: пиење и возење; кациги за мотоцикли; сигурносен појас; и детски ограничувања.

На крај, во врска со шестата компонента преживување по несреќата се предвидуваат следниве интервенции: развивање на организиран и интегриран систем за итна предхоспитална и хоспитална медицинска помош; обука на оние кои интервенираат при несреќи во примарната итна медицинска помош; промовирање на обука за прва помош во заедницата.[42]

[42]World Health Organization. (2017). Save lives: a road safety technical package. World Health Organization. https://apps.who.int/iris/handle/10665/255199. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. (Пристапено на: 5.7.2019 година).

Меѓудругото, МВР апелира и на опасноста од т.н. „акваплантинг“.[43] Имено, при силен дожд, аквапланингот ги онеспособува за управување сите возила. Оттука, препораката е во услови на влажни коловози секогаш да се прилагоди брзината према условите и состојбата на патот и да се користи дефанзивен стил на возење, како и да не се управува возило со потрошени, стари гуми, а да се почитуваат нормите за изградба на патиштата така што водата од дождот ќе истекува што е можно побрзо.[44]

Заклучок

„Низ секојдневниот метеж од луѓе и возила во кој секој вработен брза да стаса до работното место, студентот до универзитетот, ученикот до училиштето, а невработениот во потрага за парче леб да ја понуди неговата работна сила на некој од пазарите, никој не обрнува внимание ниту, пак, насетува дека за миг може да биде изненаден од тап удар на некое забрзано возило, да стане учесник во сообраќајна незгода или жртва на асфалтот.“[45]

Патниот сообраќај, без сомнение е од огромно значење за општеството во кое живееме. Современиот начин на живеење и не може да се замисли без моторно возило. Меѓутоа, неговото одвивање го следат и низа штетни и негативни појави, често пати манифестирани со сообраќајни незгоди со бројни човечки жртви и немерливи материјални штети. Сообраќајната деликвенција претставува специфичен вид на асоцијална и антисоцијална појава, која произлегува од една општествено-корисна дејност, а воедно како последица на дезорганизираното остварување на сообраќајот. Истата се јавува во вид на сообраќајни прекршоци и сообраќајни казнени дела, зависно од видот на опасноста и предизвиканите штетни последици.

Сложеноста на овој вид криминалитет и деликвенција, бара детално криминолошко и виктимолошко следење и изучување, заради запознавање на механизмите и причините на страдањата и заради превземање на соодветни мерки за нивно сузбивање.

Речиси секојдневно медиумите известуваат за сообраќајни незгоди со потешки последици (загинати и повредени лица и причинета значителна материјална штета). За жал, секој човек е потенцијална жртва, но и сторител на сообраќајна незгода. Секому, во било кое време може да му се случи сообраќајна незгода.

Статистиките потврдуваат дека несреќите во патниот сообраќај сега претставуваат осма водечка причина за смрт на глобално ниво. Повеќе од 1,35 милиони

[43] „До него се доаѓа кога автомобилот се движи со голема брзина по влажен коловоз и во еден момент гумите не можат веќе да ја исфрлат водата преку каналите од шарите и притоа се формира „воден клин“, по што гумата почнува да се лизга. Тогаш повеќето возачи ја губат контролата врз возилото и ги фаќа паника, бидејќи не знаат што се случува. Ако одненадеш се најдете во аквапланинг мамка, во никој случај не смеете да сопирате, туку само благо треба да ја притиснете папучата од кумплуг-спојката и држете го управувачот во правецот на возење. Тркалата не смеат ниту да блокираат, ниту да се завртени во погрешен правец, се додека не се поврати контактот со коловозот. Најдобра работа што можете да ја направите кога возите при врнежливо време е да ја намалите брзината на движење, бидејќи при пониски брзини многу ретко доаѓа до аквапланинг.“ http://www.mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/6 (Пристапено на: 9.7.2019 година).

[44] http://www.mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/6 (Пристапено на: 9.7.2019 година).

[45] *Ibid.*

лица ги губат своите животи секоја година во сообраќајни незгоди, а 50 милиони се повреди.

Во Република Северна Македонија, на секои 55 часа има по една жртва во сообраќајот, годишно во просек гинат 158 лица, а на еден загинат, 40 лица тешко страдаат. И понатаму е голем бројот на деца жртви на сообраќајни незгоди. Најголем дел од жртвите се патници во моторни возила и патници во други транспортни средства, како и пешаци.

Оттука, со право може да се констатира дека безбедноста на патниот сообраќај е загрозена до степен што навистина загрижува. Со право може да се каже дека во ниедна друга област на човековите активности не се сторуваат толку казнени дела и прекршоци, како што е тоа случај во областа на сообраќајот. Голем број од учесниците во сообраќајот, најчесто несвесно, а понекогаш и свесно ги кршат нормите во сообраќајот и со тоа ја доведуваат во опасност сопствената безбедност или безбедноста на останатите учесници во сообраќајот.

Етиологијата на сообраќајната деликвенција е мултифакторска. Сепак, доминираат субјективните фактори, а и тогаш кога се истакнува објективен фактор како причина за сообраќајна деликвенција, истиот повторно зависи од човечки фактор.

Со цел превенирање на сообраќајната деликвенција потребно е претходно оспособување и проверка на оспособеноста на сите учесници во сообраќајот за елементарните правила и прописи за движење и однесување во сообраќајот (пешаци, велосипедисти, возачи на запрежни возила и др.), а не само на возачите на моторни возила. Следно, од особено значење е подигнување на сообраќајната култура и дисциплина на сите учесници во сообраќајот.

Потребно е почитување на регулативата во врска со безбедноста на сообраќајот и тоа, одредбите од Кривичниот законик на РСМ, Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата, Законот за прекршоците, а во случај на непочитување на истата примена на соодветни казни и санкции. Колку и да зборуваме за превенција на сообраќајната деликвенција, сепак, репресивниот елемент во сузбивањето и превенирањето на сообраќајната деликвенција е неизоставен со цел намалување на казнените дела и прекршоците во областа на сообраќајот.

Сепак, потребни се понатамошни истражувања со цел утврдување на феноменологијата и етиологијата на сообраќајната деликвенција со цел превземање мерки на превенција и репресија.

Референци

Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018. Licence: CC BYNC-SA 3.0 IGO. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/ (Пристапено на: 5.7.2019 година).

http://www.mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/6 (Пристапено на: 9.7.2019 година).

http://www.mvr.gov.mk/Upload/Editor_Upload/soobrakaj%20final.pdf. https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56 (Пристапено на: 4.7.2019 година).

http://www.stat.gov.mk/PrikaziSoopstenie.aspx?id=12&rbr=3016 (Пристапено на: 5.7.2019 година).

https://docs.google.com/spreadsheets/d/13DbLn6WQ288YssjZwhzO6NHw4Kh5_qdWZuN_-6a72ko/edit#gid=1268663980.

https://mvr.gov.mk/analiza/soobrakjaj/56

https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/ (Пристапено на: 5.7.2019 година).

https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/english.pdf (Пристапено на: 5.7.2019 година).

https://www.who.int/roadsafety/en/ (Пристапено на: 5.7.2019 година).

Ignjatović, D., (2006) "Kriminologija", Beograd: Nomos.

Konstantinović-Vilić, Slobodanka/ Nikolić-Ristanović, Vesna/ Kostić, Miomira (2012) "Kriminologija", Niš: Sven Niš.

Milutinović, M., (1979) "Kriminologija", Beograd: Savremena Administracija.

Šeparović, Z., (1981) "Kriminologija i socijalna patologija", Zagreb: Pravni fakultet.

Singer, M., Vukadin, I. K. I Mraović, I. C., (2002) „Kriminologija", Zagreb: Nakladni Zavod Globus, Edukacijsko-rehabilitacijaski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

WHO, ed. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015 (official report). Geneva: World Health Organisation (WHO). (Пристапено на: 4.7.2019 година).

World Health Organization. (2017). Save lives: a road safety technical package. World Health Organization. https://apps.who.int/iris/handle/10665/255199. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. (Пристапено на: 5.7.2019 година).

Арнаудовски, Љ. (2007), „Криминологија", Скопје: 2 Август С-Штип.

Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на Република Македонија" бр. 169/2015, 226/2015, 55/2016 и 11/2018).

Закон за прекршоците („Службен весник на Република Македонија" бр. 124/2015).

Кајзер, Гинтер (1996), „Криминологија", Скопје: Александрија.

Камбовски, В., Тупанчески, Н., (2011) „Казнено право–посебен дел", петто изменето и дополнето издание, Скопје.

Кривичен законик („Службен весник на Република Македонија" бр. 37/1996, 80/1999, 4/2002, 43/2003, 19/2004, 81/2005, 60/2006, 73/2006, 7/2008, 139/2008, 114/2009, 51/2011, 135/2011, 185/2011, 142/2012, 166/2012, 55/2013, 82/2013, 14/2014, 27/2014, 28/2014, 41/2014, 115/2014, 132/2014, 160/2014, 199/2014, 196/2015, 226/2015, 97/2017 и 248/2018).

Сулејманов, З., (2007) „Криминологија", Скопје: Графос.

АНЕКС

Табела 14. Умрени лица од насилна смрт во Република Северна Македонија, 1994-2018

Умрени лица од насилна смрт во Република Северна Македонија, 1994-2018								
	Умрени од насилна смрт во земјата				Структура %			
Години	вкупно	несреќни случаи	самоубиства	убиства	вкупно	несреќни случаи	самоубиства	убиства
1994	632	471	128	33	100.0	74,5	20,3	5,2
1995	538	380	130	28	100.0	70,6	24,2	5,2
1996	590	402	143	45	100.0	68,1	24,2	7,6
1997	636	438	155	43	100.0	68,9	24,4	6,8
1998	693	497	151	45	100.0	71,7	21,8	6,5
1999	761	542	169	50	100.0	71,2	22,2	6,6
2000	720	512	148	60	100.0	71,1	20,6	8,3
2001	737	455	151	131	100.0	61,7	20,5	17,8
2002	743	525	149	69	100.0	70,7	20,1	9,3
2003	630	428	136	66	100.0	67,9	21,6	10,5
2004	708	473	179	56	100.0	66,8	25,3	7,9
2005	587	392	143	52	100.0	66,8	24,4	8,9
2006	653	435	165	53	100.0	66,6	25,3	8,1
2007	743	536	159	48	100.0	72,1	21,4	6,5
2008	598	397	161	40	100.0	66,4	26,9	6,7
2009	613	417	167	29	100.0	68,0	27,2	4,7
2010	588	422	122	44	100.0	71,8	20,7	7,5
2011	527	370	128	29	100.0	70,2	24,3	5,5
2012	584	378	172	34	100.0	64,7	29,5	5,8
2013	552	364	170	18	100.0	65,9	30,8	3,3
2014	493	311	147	35	100.0	63,1	29,8	7,1
2015	513	361	114	38	100.0	70,4	22,2	7,4
2016	497	354	125	18	100.0	71,2	25,2	3,6
2017	421	278	111	32	100.0	66,0	26,4	7,6
2018	477	336	116	25	100.0	70,4	24,3	5,3
Средна вредност	609	419	146	45	100.0	69	24	7

Извор: Државен завод за статистика[46]

[46] http://www.stat.gov.mk/PrikaziSoopstenie.aspx?id=12&rbr=3016 (Пристапено на: 5.7.2019 година).