

НЕПРОПИСНО ПОСТАВЉЕНА САОБРАЋАЈНА СИГНАЛИЗАЦИЈА НА ПУТЕВИМА И ЊЕН ЗНАЧАЈ У САОБРАЋАЈУ

Др Драган Обрадовић, емаил: dr.gaga.obrad@gmail.com

Виши суд у Ваљевоу, Карађорђева 48, 14000 Ваљево, Србија

ванредни професор на Факултету здравствених, правних и пословних студија у Ваљевоу
Универзитета Сингидунум у Београду, научни сарадник

Сажетак: Свакодневно на путевима широм света догађају се саобраћајне незгоде. Циљ рада је да укаже на то да осим саобраћајне сигнализације која је постављена у складу са прописима постоји и саобраћајна сигнализација која је постављена неовлашћено, од стране несавесних појединаца у циљу њиховог приватног интереса, супротно важећим прописима. Таква саобраћајна сигнализација наизглед у свему важећа може да доведе у заблуду поједине учеснике у саобраћају, да угрози безбедност саобраћаја и да као последица доведе до настанка саобраћајне незгоде. Кроз анализу конкретног случаја из судске праксе надлежних судова са подручја Босне и Херцеговине циљ нам је да укажемо на такав пример из праксе и на последице несавесног поступања појединаца. То је од значаја за повећање безбедности у саобраћају и за правилан однос свих надлежних органа локалне заједнице како да поступе ако дође до такве ситуације.

Кључне речи: саобраћајна сигнализација, безбедност саобраћаја, пут

NON-PROPOSED TRAFFIC SIGNALIZATION ON ROADS AND ITS IMPORTANCE IN TRAFFIC

Abstract: Everyday traffic accidents occur on roads around the world. The aim of the paper is to point out that besides traffic signalization, which is set up in accordance with regulations, there is a traffic signal set up unauthorizedly by irrelevant individuals for the purpose of their private interest, contrary to the applicable regulations. Such traffic signals seemingly in effect can mislead certain traffic participants, jeopardize traffic safety and, as a consequence, lead to the occurrence of a traffic accident. Through the analysis of a concrete case from the jurisprudence of the competent courts from the territory of Bosnia and Herzegovina, our goal is to point to such a case from the practice and to the consequences of the negligent treatment of individuals. This is important for increasing traffic safety and for the proper attitude of all competent local authorities to act if such a situation arises.

Key words: traffic signaling, traffic safety, road

1. Увод

Саобраћајне незгоде са најразличитијим последицама дешавају се свакодневно, на путевима широм света. Самим тим, у Босни и Херцеговини и у Србији. У зависности од последица саобраћајне незгоде службена лица, најчешће из полиције врше увиђаје. Том приликом требало би да се обрати пажња на поједине факторе који доводе до настанка саобраћајне незгоде : човек – возило – пут – околина. Тако би требало, али ти фактори се не третирају на исти начин од стране службених лица. Приликом вршења увиђаја службена лица највећу пажњу обраћају на фактор човек – појединог учесника у саобраћају, односно на фактор возило – оно које је учествовало у саобраћајној незгоди. На фактор пут односно фактор околина службена лица обраћају пажњу, али мање него на претходна два фактора – човек и возило. У том делу прикупљају се подаци који се односе на карактеристике пута где је дошло до незгоде. Такође, после увиђаја

предузимају се бројне друге радње и вештачења у циљу правилне идентификације врсте и тежине телесних повреда, оштећења на возилу, ко је управљао возилом у моменту саобраћајне незгоде, итд.

Када је у питању фактор пут један од значајних сегмената на које треба обратити пажњу приликом вршења увиђаја је саобраћајна сигнализација, коју треба прецизно и потпуно констатовати – хоризонталну, вертикалну и семафорску сигнализацију односно која врста сигнализације је постојала на лицу места односно да ли је било шта од те сигнализације постојало на лицу места где је дошло до саобраћајне незгоде. Неадекватна сигнализација, саобраћајни знаци и ознаке на коловозу могу имати значајан утицај на учесталост тешких саобраћајних незгода. Постојање односно непостојање саобраћајне сигнализације је од великог значаја у поступку вештачења током поступка од стране вештака саобраћајно-техничке струке.

А одговорност за (не)постојање саобраћајне сигнализације лежи на управљачу пута, који је у Босни и Херцеговини – свим деловима ове државе као и у Републици Србији углавном заштићен и против кога се као и против одговорног лица управљача пута ретко покреће кривични поступак. Иако је то могуће на основу важећих прописа који у својим одредбама садрже одговарајућа кривична дела која се односе на одговорност управљача пута – кривична дела и то : Несавјестан надзор над јавним прометом (чл.335) – Кривичног закона Федерације Босне и Херцеговине [1]⁸⁰ односно несавјесно вршење надзора над јавним саобраћајем (чл.405) Кривичног законика Републике Српске [2]⁸¹ (даље: КЗ РС). Иста је ситуација и у Републици Србији која у одредбама Кривичног законика [3]⁸² (даље: КЗ) прописује кривично дело несавесно вршење надзора над јавним саобраћајем из чл.295.КЗ.

2. Прописи о саобраћајној сигнализацији

Основни пропис који се односи на саобраћајну сигнализацију Босне и Херцеговине проистиче из основног закона а то је Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине [4]⁸³. На основу тог закона донет је важећи подзаконски пропис који се примењује у свим деловима БиХ а то је : Правилник о саобраћајним знаковима и сигнализацији на путевима, начину обиљежавања радова и препрека на путу и знаковима које учесницима у саобраћају даје овлаштено лице (даље: Правилник) [5]⁸⁴. Институт за стандардизацију БиХ прописао је током 2014.године у складу са Конвенцијом о саобраћајним знаковима UN-ECE-а ([United Nations Economic and Social Council](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/trafficconvention/ece.pdf)) (Convention on Road Signs and Signals) изворне босанскохерцеговачке стандарде за вертикалне саобраћајне знакове на путевима саобраћајних знакова [6]⁸⁵.

⁸⁰ Кривични закон Федерације Босне и Херцеговине ("Службене новине Федерације БиХ", бр. 36/2003, 21/2004 - испр., 69/2004, 18/2005, 42/2010, 42/2011, 59/2014, 76/2014, 46/2016 и 75/2017)

⁸¹ Кривични законик Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 64/17).

⁸² Кривични законик ("Службени гласник Републике Србије", бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/16)

⁸³ Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине („Сл.гласник БиХ“ бр.06/06, 75/2006 - ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 - dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 и 9/2018)

⁸⁴ Правилник о саобраћајним знаковима и сигнализацији на путевима, начину обиљежавања радова и препрека на путу и знаковима које учесницима у саобраћају даје овлаштено лице („Сл.гласник БиХ“ 16/07).

⁸⁵ http://www.bas.gov.ba/pages/page_264.html, Izvorni bosanskohercegovački standardi za vertikalne saobraćajne znakove na cestama од 21.апр.2014.године, преузето: 10.5.2019.године

За то је очигледно било потребе јер релативно старији али и најновији подаци из медија као и званични подаци показују да су путеви у Босни и Херцеговини опасни. Такође, да се саобраћајна сигнализација уништава.

Тако, подаци из медија објављени током јануара 2015. године указују да према подацима Светске здравствене организације БиХ има најсмртоносније путеве на Балкану, па се наводи да „Годишња стопа смртности у Босни и Херцеговини је 15 особа на 100 хиљада становника. У Црној Гори стопа смртности је 11 особа, а Хрватској годишње на путевима погине 10 особа на 100 хиљада становника“ [7] ⁸⁶.

Проблеми са саобраћајном сигнализацијом – уништењем, оштећењем присутни су у свим деловима Босне и Херцеговине. Тако, у Бања Луци је током 2017. године уништено или оштећено више од 300 саобраћајних знакова и порушено више од 900 знакова, а градске власти морале су издвојити око 70.000 КМ за санирање штете која је настала на вертикалној саобраћајној сигнализацији [8] ⁸⁷.

Према подацима мото клуба Босне и Херцеговине током 2017. године: „У саобраћајним/прометним незгодама у Босни и Херцеговини живот је изгубило **298 лица**/особа, док је **10.229** лица/особа задобило теже или лакше тјелесне повреде/озљеде“ [9] ⁸⁸.

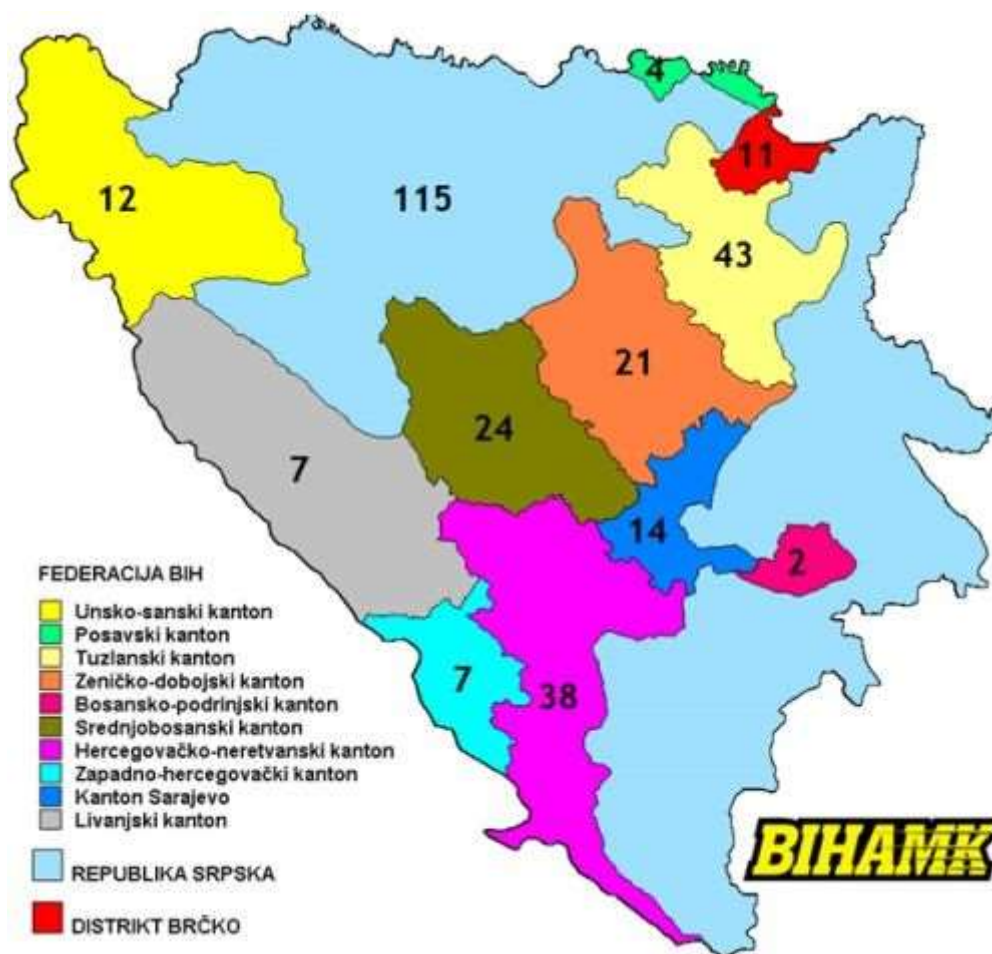
Следећа слика приказује податке о броју погинулих лица на територији Босне и Херцеговине током 2017. године, према званичним подацима Мото клуба Босне и Херцеговине у свим деловима ове државе – како у оба ентитета, тако и у Брчко дистрикту.

⁸⁶ <https://www.slobodnaevropa.org/a/bih-ima-najsmrtononsije-ceste-na-balkanu/26791535.html>, БиХ има најсмртоносније цесте на Балкану, 13. јануар/сијечањ, 2015. : „Nekada za udes nisu odgovorni ni vozači, ni pješaci, često je to neadekvatna saobraćajna signalizacija, ali i niz drugih faktora, objašnjava profesor na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu Osman Lindov, преузето: 10.5.2019. године.

⁸⁷ <https://impulsportal.net/index.php/vijesti/11926-saobracajna-signalizacija-na-meti-vandala-i-lopova-unisteno-ili-ukradeno-vise-od-1-200-znakova>, Објављено: Сриједа, 17 Јануар 2018 08:22, преузето: 10.5.2019. године

⁸⁸ <https://bihamk.ba/bs/vijesti/informacija-o-saobracajnim-nezgodama-njihovim-uzrocima-i-posljedicama-u-bosni-i-hercegovini-u-2017/369>

СЛИКА 2. БРОЈ ПОГИНУЛИХ ЛИЦА/ОСОБА У САОБРАЋАЈНИМ/ПРОМЕТНИМ НЕЗГОДАМА ПО ЕНТИТЕТИМА, ДИСТРИКТУ, КАО И КАНТОНИМА У ФЕДЕРАЦИЈИ БИХ



Наведени подаци указују на озбиљност ситуације, када је у питању безбедност саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини и потреби да се иста унапреди. На основу наведених података не препознаје се прави значај прописно постављене саобраћајне сигнализације на путевима и утицаја исте на смањење броја саобраћајних незгода.

3. Неважећа, а постављена саобраћајна сигнализација на путевима

Међутим, у овом раду желимо да кроз приказ случаја из праксе укажемо на једну ситуацију у саобраћају која се догодила на путевима Босне и Херцеговине где је на лицу месту постојао саобраћајни знак који иако је по свом изгледу у потпуности одговарао прописно постављеном саобраћајном знаку ипак то није био.

Према Правилнику о саобраћајним знаковима и сигнализацији на цестама, начину обиљежавања радова и препрека на цести и знаковима које учесницима у саобраћају даје овлашћена особа, дефинисано је да саобраћајни знак у потпуности мора бити израђен и постављен према стандардима који важе у Босни и Херцеговини и мора бити постављен на основу саобраћајног пројекта (слика 1).

(СЛИКА 1).

Član 7. (Standardi za izradu i postavljanje znaka) Saobraćajni znakovi, signalizacija i oprema u potpunosti moraju biti izrađeni i postavljeni prema standardima koje važe u Bosni i Hercegovini. Član 8. (Osnov za postavljanje saobraćajnog znaka, signalizacije i opreme na cestama) (1) Saobraćajni znakovi, signalizacija i oprema na cestama postavljaju se na osnovu saobraćajnog projekta. (2) Za postavljene znakove, signalizaciju i opremu prema stavu (1) ovog člana potrebno je dostaviti dokaz propisane retrorefleksije.
--

У конкретној саобраћајној незгоди учествовала су три возила, а два лица су задобила повреде. Приликом вршења службена лица су у записнику о увиђају поред осталог навела: *"...Посматрано из смјера Требиња у смјеру Љубиња прије лица мјеста саобраћајне несреће пут је раван и прегледан у дужини око 100 метара, а затим после лица мјеста саобраћајне несреће пут је поново прав и прегледан у дужини око 400 метара...Прије лица мјеста саобраћајне несреће око 300 метара посматрано у смјеру Љубиња налази се саобраћајни знак ограничења брзине кретања од 40 км/х, док се после лица мјеста саобраћајне несреће посматрано у смјеру са лијеве стране коловоза налазе два саобраћајна знака ограничења брзине кретања од 40 и 60 км/х".*

Током поступка бранилац оптуженог је оспорио валидност постављене саобраћајне сигнализације – знакова ограничења брзине, па је од ЈП „Путеви Републике Српске“ односно ЈП „Херцеговина путевима“ затражио податке да ли су два саобраћајна знака ограничења брзине кретања од 40 и 60 км/х постављени у складу са законом и од стране надлежних органа, па је од оба Јавна предузећа добио одговор да ти саобраћајни знаци нису постављени на магистралном путу М 6 Љубиње – Требиње по њиховом налогу нити им је познато ко их је поставио.

После вештачења које је обављено од стране вештака појединца, који се није изјашњавао о валидности постављене саобраћајне сигнализације у складу са наведеним Правилником одређено је комисијско вештачење.

На основу тако прибављених података комисија вештака Института Саобраћајног факултета у Добоју је у свом налазу констатовала да : „ На основу детаљне и упоредне анализе материјалних елемената из Списа, налазимо да на месту незгоде, у време незгоде, брзина није била ограничена саобраћајним знаком на 40 km/h нити на 60 km/h (како је то наведено у Записнику о Увиђају), без обзира што је непосредно испред места незгоде постојао знак који "личи" на знак ограничења брзине на 40 km/h и знак који "личи" на знак ограничења брзине на 60 km/h.

Наиме, Управљач пута је одговоран и надлежан за пројектовање, постављање и уклањање саобраћајне сигнализације на одређеној деоници, односно делу пута. Саобраћајни знак (а посебно знак изричитих наредби) може бити постављен на одређеној деоници, односно делу пута само уз сагласност, односно наредбу управљача пута и на основу пројекта о саобраћајној сигнализацији...

Управљач пута, односно одговорни пројектант саобраћајне сигнализације је дужан да на одређеној деоници, односно делу пута пројектује ограничење брзине, које мора бити у складу са техничко експлоатационим карактеристикама пута (геометрије пута, саобраћајног оптерећења, окружења кроз које пут пролази, услова саобраћаја на посматраној деоници односно делу пута и сл.). Пројекат саобраћајне сигнализације мора бити урађен у складу са правилима струке, а извођење пројектоване саобраћајне сигнализације мора бити одобрено од стране Управљача пута. Другим речима, да би пројектована саобраћајна сигнализација била изведена, неопходно је да постоји сагласност односно наредба Управљача пута за извођење пројектоване саобраћајне сигнализације...

Како постављање знака који "личи" на знак ограничења брзине на 40 km/h и знака који "личи" на знак ограничења брзине на 60 km/h није одобрено од стране Управљача пута, то налазимо да на месту незгоде, у време незгоде, брзина није била ограничена саобраћајним знаком на 40 km/h, нити на 60 km/h, односно на месту незгоде, у време незгоде, брзина је била ограничена општим ограничењем брзине на 80 km/h. ...“ [10]⁸⁹.

4. Закључак

Значај правилно постављене саобраћајне сигнализације на путевима је несумњив у правцу спречавања или избегавања саобраћајних незгода.

Међутим, овај случај који се догодио у пракси је показао и на могућност злоупотребе у погледу постављања саобраћајне сигнализације од стране неавесних појединаца. У таквим ситуацијама подаци да ли је саобраћајна сигнализација постављена у складу са важећим прописима може се проверавати на различите начине – преко управљача пута који су надлежни за поједине категорије саобраћајница.

Али, овај случај указује и на потребу формирања катастра саобраћајних знакова у оним локалним самоуправама у којима исте не постоје односно потребу за сталним ажурирањем истог тамо где постоји. На тај начин, свака локална самоуправа доприноси повећању безбедности у саобраћају на путевима на својој територији и смањењу страдања различитих категорија учесника у саобраћају.

Литература

- [1] Кривични закон Федерације Босне и Херцеговине ("Службене новине Федерације БиХ", бр. 36/2003, 21/2004 - испр., 69/2004, 18/2005, 42/2010, 42/2011, 59/2014, 76/2014, 46/2016 и 75/2017)
- [2] Кривични законик Републике Српске ("Службени гласник Републике Српске", бр. 64/17)
- [3] Кривични законик ("Службени гласник Републике Србије", бр. 85/2005, 88/2005, 107/2005, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/16)

⁸⁹ Подаци из налаза комисије вештака Института Саобраћајног факултета у Добоју 15/2011 из списка предмета Основног суда у Требињу, 95 0 К 004772 10 К, предмет је правноснажно окончан, необјављено

- [4] Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине („Сл.гласник БиХ“ бр.06/06, 75/2006 - ispr, 44/2007, 84/2009, 48/2010, 48/2010 - dr. zakon, 18/2013, 8/2017, 89/2017 i 9/2018)
- [5] Правилник о саобраћајним знаковима и сигнализацији на путевима, начину обиљежавања радова и препрека на путу и знаковима које учесницима у саобраћају даје овлаштено лице („Сл.гласник БиХ“16/07)
- [6] http://www.bas.gov.ba/pages/page_264.html, Izvorni bosanskohercegovački standardi za vertikalne saobraćajne znakove na cestama од 21.апр.2014.године, преузето: 10. 5. 2019. године
- [7] <https://www.slobodnaevropa.org/a/bih-ima-najsmrtonosnije-ceste-na-balkanu/26791535.html>, БиХ има најсмртоносније цесте на Балкану, 13. јануар/сијечањ, 2015. : „Nekada za udes nisu odgovorni ni vozači, ni pješaci, često je to neadekvatna saobraćajna signalizacija, ali i niz drugih faktora, objašnjava profesor na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu **Osman Lindov**, преузето: 10.5.2019. године
- [8] <https://impulsportal.net/index.php/vijesti/11926-saobracajna-signalizacija-na-meti-vandala-i-lopova-unisteno-ili-ukradeno-vise-od-1-200-znakova>, Објављено: Сријед, 17 Јануар 2018 08:22, преузето: 10.5.2019. године
- [9] <https://bihamk.ba/bs/vijesti/informacija-o-saobracajnim-nezgodama-njihovim-uzrocima-i-posljedicama-u-bosni-i-hercegovini-u-2017/369>
- [10] Подаци из налаза комисије вештака Института Саобраћајног факултета у Добоју 15/2011 из списка предмета Основног суда у Требињу, 95 0 К 004772 10 К , предмет је правноснажно окончан, необјављено.