

*Сергеј Уљанов**

Министарство унутрашњих послова, Београд, Република Србија

*Ивица Станковић***

Министарство унутрашњих послова, Београд, Република Србија

ОПАСНА РОБА КАО МОГУЋЕ СРЕДСТВО ИЗВРШЕЊА КРИВИЧНОГ ДЕЛА ТЕРОРИЗМА

Сажетак

У времену изразитих глобализацијских процеса и не мање снажних мултиполарних геополитичких тенденција, структура глобалне безбедности је на озбиљном тесту издржљивости због чега аутори правац своје истраживачке пажње усмеравају ка растућем потенцијалу облика испољавања терористичких активности. Феномен опасне робе представља својеврстан предмет интересовања аутора, који га појмовно најпре одређују у односу на постојећу теоријску грађу, а потом сагледавају његово нормативно рухо. Након теоријског и нормативног детерминисања, аутори доводе у кривичноправну везу базични феномен свог истраживања са циљним проблемом тероризма. Суштину ове повезаности аутори приказују кроз могућу улогу опасне робе као средства извршења кривичног дела тероризма, чиме последично указују на циљ свог истраживања односно на кривичноправно категоризовање феномена опасне робе. Методолошки концепт за који су се определили аутори чине дескриптивни, историјски, нормативни, аналитички и телеолошки метод. Свој предмет истраживања аутори анализирају кроз четири целине у раду. После одређивања појма и врста опасне робе, следи њено ефективно феноменолошко позиционирање у нормативној

* Имејл адреса: sergej.uljanov@mup.gov.rs; ORCID: 0000-0003-1739-0335.

** Имејл адреса: ivica.stankovic@mup.gov.rs; ORCID: /.

сфери кривичног дела тероризма. Формалноправни сегмент рада уступа место фактичким изазовима транспорта опасне робе у друмском саобраћају, што чини претходницу финалног разматрања могућих *modi operandi* терористичких напада путем опасне робе као средства извршења. Управо та феноменолошка комплексност и значењска вишеслојност појма опасне робе, те њен нормативни и фактички отисак у конструкцији глобалне безбедности нашег времена чине окосницу идеје коју аутори презентују у овом раду.

Кључне речи: опасна роба, тероризам, средство извршења, друмски саобраћај, безбедност, терористички напади.

УВОД

Чињеница која је уткана у саме темеље друштвеног живота, а самим тим и у одрживост друштвене заједнице, недвосмислено је социјална интеракција. Прилагодљивост човека условима природног окружења, превазилажење егзистенцијалних изазова и напослетку уподобљавање животног окружења сопственим потребама и интересима били би немогући без узајамних социјалних односа међу појединцима и друштвеним групама. Несумњиво, савладавање природних препрека и решавање друштвених проблема у развоју људске заједнице резултат је испољавања друштвености као једне од кључних одлика људског бића.

Поштујући границе појмовног поља предмета нашег истраживања усмерићемо фокус промишљања на материјалну димензију социјалне интеракције чији цивилизацијски израз чине путеви. Имајући у виду да друштвеност човека нужно подразумева комуникацију са другим људима, путеви настају као плод тежње да се социјална интеракција ојача, обезбеди и развије. Следствено, долази до појаве саобраћаја на путевима као вида остваривања комуникације. Дакле, саобраћај на путевима односно друмски саобраћај у ствари је појавни облик социјалне интеракције, који цивилизацијски претходи другим видовима саобраћаја. Постојање друмског саобраћаја омогућило је и олакшало формирање и функционисање тржишта роба и услуга. Превоз и дистрибуција ресурса, од којих посебно енергената и прехранбених намирница, превазишли су својим обимом динамику локалног и регионалног нивоа и попримили глобалне размере.

Опасна роба, као предмет нашег истраживања, чини гориво за мотор индустријске инфраструктуре савременог света због чега је неизоставни део терета који се транспортује у друмском саобраћају. Њен значај у смислу глобалне безбедности деривира од чињенице њихове високофреквентне присутности, како у националном тако и у међународном друмском саобраћају. Управо овакав глобални безбедносни значај опасне робе отвара могућности постојања глобалних ризика, као феноменолошког антипода са широким лепезом видова испољавања. У случају опасне робе, ограничићемо нашу истраживачку пажњу на потенцијалну криминалну експлоатацију овог феномена чија обухватност сеже од илегалних активности у области привреде, преко угрожавања здравља људи и загађивања животне средине, до могућности извођења терористичких напада.

Обзиром да се привредни и еколошки криминалитет могу наћи у функцији феномена тероризма, определили смо за циљ истраживања у овом раду, а то је утврђивање могућег феноменолошког експонирања опасне робе у улози кривичноправне категорије односно налажење одговора на питање да ли опасна роба може бити средство извршења кривичног дела тероризма. У методолошком смислу, сматрамо да научном профилу нашег истраживања највише одговарају следећи методолошки поступци: дескриптивни, историјски, нормативни, аналитички и телеолошки. Наведени методолошки алати неопходни су за што потпунији истраживачки обухват комплексног феноменолошког поља циљног појма чији значај анализирамо. Ови методи су погодни и у односу на структуру истраживачког тока који следи, јер су заступљени у кључним сегментима научног сагледавања појмовне самосталности феномена опасне робе у односу на друге сродне појмове. Управо овакав методолошки арсенал допринеће потврђивању оних детерминанти опасне робе које су *differentia specifica* у одређивању њене појмовне посебности. Ипак, да бисмо избегли замку поједностављеног приступа у уочавању међупојмовних релација, веза и утицаја, те поштујући античку поруку *Hic Rhodus, hic salta*, најпре ћемо се упознати са појмом и врстама опасне робе ради што потпунијег детерминисања предмета нашег истраживања.

ПОЈАМ И ВРСТЕ ОПАСНЕ РОБЕ

Несагледавање појмовних граница истраживаног феномена може усмерити његово одређивање у *cul-de-sac* површности теоријске анализе и неутемељености последично изведених закључака. Управо зато следи осврт на неке од ауторских ставова, које смо определили као смернице за детерминисање појма опасне робе као циљног феномена нашег промишљања.

Према схватању Силвије Бечковске (*Sylvia Bęczkowska*) опасна роба су „материје или предмети опасних својстава који, ако нису правилно контролисани, представљају потенцијалну опасност по здравље и безбедност људи, инфраструктуру односно транспортна средства”, а пример опасне робе су течна горива, хлор, амонијак, гасови, корозивне, радиоактивне, токсичне и друге опасне материје које се свакодневно превозе друмом” (Bęczkowska 2019, 1252). У том смислу, Бечковска одређује да „превоз опасних материја представља значајну опасност за људе и животну средину” (1253). Она истиче да постоје следећи начини ширења штетног ефекта опасних материја и то: 1) кроз земљиште, где нема непосредне опасности по људе али је евидентна озбиљна еколошка опасност; 2) кроз воду, без непосредне опасности по људе али су непосредно угрожени водени екосистеми и 3) путем ваздуха, у ком случају су живот и здравље људи непосредно угрожени. Бечковска наводи чињеницу да „опасне материје чине важан сектор транспортног тржишта” јер су „незаменљиве за функционисање индустрије и урбаних агломерација”, те да због тога „њихов превоз представља потенцијалну претњу за људе, безбедност путева и животне средине, без обзира на превозно средство које се користи у ту сврху” (1259). Блиско наведеном схватању је и становиште да је опасна роба „чешће позната под називом опасне материје”, које су „запаљиве, експлозивне, радиоактивне, корозивне, оксидирајуће, загушљиве, токсичне, патогене или алергене” и да могу „изазвати несреће и довести до пожара, експлозија и хемијског тровања или паљења са знатном штетом за људе и животну средину” (Nowacki, Krysiuk, and Korczewski 2016, 143).

Неки аутори феномен опасне робе постављају у шири контекст и одређују га преко његовог вишеструког значаја у области хемијске индустрије, производних капацитета и економског развоја (Sattari, Macciotta, and Lefsrud 2020, 49–66). Управо зато, према

неким мишљењима, безбедност друмског транспорта опасне робе представља „важан, комплексан, друштвени и еколошки осетљив проблем” (Ma *et al.* 2021, 1). Опасна роба може се збирно одредити и као „материје или производи који по својим хемијским или физичким својствима могу угрозити здравље људи, животну средину и имовину”, док у појединачном значењу може бити „било која материја, индустријски или други отпад који су опасни за човека и природу” у виду „упакованог, расутог и течног опасног терета” (Batarlienè 2020, 2).

Неизоставно, у теорији су присутна и гледишта према којима опасна роба у ширем смислу представља извор ризика за човека и природну околину, а у ужем смислу примарну претњу по живот и здравље учесника у друмском саобраћају и еколошки баланс њиховог природног окружења и то због потенцијалног увећања обима емисије штетних материја, посебно у течном и гасовитом агрегатном стању, као и последичног утицаја на пораст броја саобраћајних незгода и акцидентата на путевима (Lukasik, Kuśmińska-Fijałkowska, and Kozyra 2017, 109). Филипе Касини (*Philippe Cassini*) је, у претходном теоријском периоду, поред непосредних учесника у друмском саобраћају у популацију изложену ризику од могућих штетних утицаја опасне робе убрајао и особе које живе или раде у близини путева (Cassini 1998, 133). Донекле рестриктивно опасна роба се, у неким теоријским приступима, детерминише посредством навођења појавних облика опасних материја као што су „запаљиви гасови, хемикалије, експлозивни и токсични супстанце”, које како у урбаним тако и у руралним срединама недвосмислено „носе значајне ризике и изазове за јавну безбедност и животну средину” (Petrović *et al.* 2025, 29). Опасност опасне робе по безбедност људи и природног окружења, према неким аспектима теоријског промишљања, може се чак везивати претежније за сам њен транспорт него за њене физичке и хемијске особине јер је управо транспортовање опасне робе подложно највећим изазовима да до штетних последица дође (Milošević, Pamučar, and Chatterjee 2021, 356). Напоследку, али не и од најмање важности, неки аутори доводе у везу ризик транспорта опасне робе са појачаним присуством гасова „стаклене баште” сматрајући да редукцијом угљен-диоксида могу умањити потенцијалну штетност опасних материја у друмском транспорту (Ziaei and Jabbarzadeh 2021, 1).

У читавом низу разноликих теоријских аспеката, приступа, схватања, сматрања и гледишта определили смо се за сложену, али теоријски и нормативно обухватну, дефиницију опасне робе коју је неопходно феноменолошки позиционирати у односу на претходно детерминисање појма опасних материја, према којој су то „супстанце или смеше које физичким и хемијским својствима или реакцијама (експлозивност, запаљивост, отровност, опасност од зрачења, корозивност, уопште реактивност) у току производње, транспорта, складиштења, руковања и употребе могу угрозити здравље и живот људи, загадити животну средину и нанети штету материјалним добрима” (Sremac i Matijašević 2021, 4). Дакле, *in nise* „све оне материје које имају такве карактеристике да могу услед, неодговорног и/или нестручног рада изазвати последице штете по здравље или околину, припадају групи опасних материја” (Krstić i Mladen 2007, 9). Потом у обзир узимамо схватање према којем се „робом називају сви производи људског рада који својим својствима задовољавају потребе тржишта где се трговинском разменом укључују у друштвену употребу, односно имају тржишну, друштвену и употребну вредност” (Terić i dr. 2013). Нормативно употпуњени наведени теоријски ставови о опасним материјама и роби, исходују следећим закључком: „Опасна роба су материје и предмети чији је транспорт забрањен, односно дозвољен” (Pravilnik o transportu opasne robe [PTOR] u Ministarstvu odbrane [MO] i Vojsci Srbije [VS], „Službeni vojni list”, br. 8/2018), ако се обавља под условима прописаним одговарајућим правним актима (ADR/RID/ADN) (Sremac i Matijašević 2021, 4). Сматрамо да целину феноменолошке повезаности опасних материја са опасном робом чини законско одређивање појма опасног терета на следећи начин: „Опасан терет је опасна роба која је прописно упакована, обележена одређеним обележјима и ознакама, са исправно попуњеним превозним документима и утоварена у превозно средство” (PTOR u MO i VS, „Službeni vojni list”, br. 8/2018, čl. 2, st. 2).

Класификацију опасне робе опредељујемо у складу са постојећим међународним прописима, према којим постоје њене следеће врсте распоређене према класама и то: „Класа 1 – Експлозивне материје и предмети; Класа 2 – Гасови; Класа 3 – Запаљиве течне материје; Класа 4.1 – Запаљиве чврсте материје, самореагујуће материје, материје подложне полимеризацији и експлозивне чврсте материје умањене осетљивости; Класа 4.2 –

Самозапаљиве материје; Класа 4.3 – Материје које у додиру са водом развијају запаљиве гасове; Класа 5.1 – Оксидирајуће материје; Класа 5.2 – Органски пероксиди; Класа 6.1 – Отровне материје; Класа 6.2 – Заразне материје; Класа 7 – Радиоактивне материје; Класа 8 – Нагризајуће материје и Класа 9 – Остале опасне материје и предмети”, (Evropski sporazum o međunarodnom drumskom prevozu opasne robe [ADR], 2016, ECE/TRANS/257, viii).

Имајући у виду својства опасне робе у којима се налази потенцијал за угрожавање живота и здравља људи, односно девастацију животне средине, сматрамо оправданим довођење у везу овог феномена са опасношћу коју за људску заједницу представља кривично дело тероризма у свим својим појавним облицима. Ову феноменолошку повезаност приказаћемо одређивањем значаја опасне робе у нормативним границама једне од најопаснијих криминалних активности у савременом свету.

ОПАСНА РОБА У НОРМАТИВНОМ ОКВИРУ КРИВИЧНОГ ДЕЛА ТЕРОРИЗМА

Према неким ауторима, у основи „концепт безбедности је проширен хоризонтално” што значи „да се концепт безбедности шири од војне према политичкој, економској и социјеталној безбедности, безбедности животне околине, или људској безбедности” (Вајагић 2007, 54). Управо у таквом феноменолошком окружењу може се уочити штетност тероризма, као негативне друштвене појаве и савремене претње по безбедност која одувек представља тешко решив безбедносни проблем како за државе тако и за међународни систем у целини. Као појам *per se*, ван сваке сумње, тероризам изазива страх и то нарочито у случају деловања терористичких група које, „руковођене максимализацијом жртава, посежу за употребом опасних материја” (Gavrić 2022, 22). У том контексту било би неоправдано изоставити значај биолошког оружја, које је због своје повезаности са терористичким активностима у теорији познато под називом „атомска бомба сиромашних” (Čobeljić i dr. 2003, 8 цитирано у: Svetković 2013, 123). „Уопштено говорећи, биолошко оружје је једна од врста оружја за масовно уништавање под којим се у ужем смислу подразумева нуклеарно, хемијско, биолошко и радиолошко оружје, док се у ширем смислу подразумевају сви токсични хемијски агенси ако су употребљени као средство или

мета напада; сви микроорганизми и њихови продукти уколико су средство или мета напада; сва индустријска постројења која производе и користе токсичне хемикалије и микроорганизме у процесу производње, те сва складишта и сва превозна и транспортна средства у којима се складиште и превозе, а мета су војних или терористичких деловања” (Cvetković 2012, 37 цитирано у: Cvetković 2013, 123). Готово сасвим извесно „повећаној опасности од његове употребе допринео је и развој молекуларне генетике и биотехнологије, што је за резултат имало ницање огромног броја истраживачких лабораторија, чији рад може бити злоупотребљен (‘dual use’))” (Cvetković 2012, 37 цитирано у: Cvetković 2013, 123). Према наведеном, сматрамо оправданим закључак да радиоактивне, експлозивне, запаљиве, токсичне материје и биолошки агенси, по својој самој природи, представљају опасне материје које се могу злоупотребити као средство извршења терористичког напада односно кривичног дела тероризма (Gavrić 2022, 22 цитирано у: Cvetković 2013, 123).

У савременим безбедносним и правним оквирима, све је више изражено повезивање опасне робе и тероризма што намеће потребу за прецизним нормативним приступом овом проблему. Опасна роба попут експлозива, радиоактивних материја, запаљивих и самозапаљивих материја, токсичних хемикалија и др, може представљати опасно средство извршења терористичког акта, при чему могу изазвати озбиљне последице по животну средину и квалитет живота, као и по економску и политичку стабилност државе. Са друге стране, савремени технолошки развој није могућ без опасних материја, јер нису само продукт традиционалних технологија, већ предуслов за даљи техничко-технолошки развој друштва. С обзиром на то, питање како је опасна роба обухваћена кривичноправним законодавством, посебно у вези за кривичним делом тероризма, постаје изузетно важно са аспекта безбедности читавог друштва.

Као што смо већ поменули, опасна роба обухвата материје и предмете чије физичко, хемијско или биолошко дејство може изазвати штетне последице по људе, имовину и животну средину. У међународном праву, превоз и руковање опасном робом уређени су кроз различите међународне споразуме и конвенције, све у циљу стварања услова за безбедно одвијање транспортних процеса са опасном робом. На основу једнообразних правила које су прихватиле

све земље потписнице међународних споразума, омогућен је лакши и несметан транспорт опасне робе кроз различите земље, без икаквих ограничења у смислу различитих стандарда при паковању, манипулацији и транспорту. У домаћем законодавству опасна роба се дефинише кроз посебне законе и подзаконске акте, усаглашени са међународним актима, који обухватају начин производње, складиштења, употребе и превоза са циљем заштите безбедности од злоупотребе опасних материја. Важност примене националних прописа огледа се у том што само једна грешка у логистичком систему опасне робе може да проузрокује последице великих размера (Sremac i Matijašević 2021, 19).

Кривично законодавство Републике Србије у глави 34. Кривичног законика под називом Кривична дела против човечности и других добара заштићених међународним правом, на следећи начин прописује кривично дело Тероризам у члану 391:

„(1) Ко у намери да озбиљно застраши становништво, или да принуди Србију, страну државу или међународну организацију да нешто учини или не учини, или да озбиљно угрози или повреди основне уставне, политичке, економске или друштвене структуре Србије, стране државе или међународне организације: 1) нападне на живот, тело или слободу другог лица; 2) изврши отмицу или узимање талаца; 3) уништи државни или јавни објекат, саобраћајни систем, инфраструктуру укључујући и информационе системе, непокретну платформу у епиконтиненталном појасу, опште добро или приватну имовину на начин који може да угрози животе људи или да проузрокује знатну штету за привреду; 4) изврши отмицу ваздухоплова, брода или других средстава јавног превоза или превоза робе; 5) производи, поседује, набавља, превози, снабдева или употребљава нуклеарно, биолошко, хемијско или друго оружје, експлозив, нуклеарни или радиоактивни материјал или уређај, укључујући и истраживање и развој нуклеарног, биолошког или хемијског оружја; 6) испусти опасне материје или проузрокује пожар, експлозију или поплаву или предузима друге општеопасне радње које могу да угрозе живот људи; 7) омета или обустави снабдевање водом, електричном енергијом или другим основним природним ресурсом које може да угрози живот људи,

(2) Ко прети извршењем кривичног дела из става 1. овог члана, казниће се затвором од шест месеци до пет година.

(3) Ако је при извршењу дела из става 1. овог члана наступила смрт једног или више лица или су проузрокована велика разарања, учинилац ће се казнити затвором најмање десет година.

(4) Ако је при извршењу дела из става 1. овог члана учинилац са умишљајем лишио живота једно или више лица, казниће се затвором најмање дванаест година или доживотним затвором.

(5) Ко набавља или оспособљава средства за извршење кривичног дела из става 1. овог члана или отклања препреке за његово извршење или са другим договара, планира или организује његово извршење или предузме другу радњу којом се стварају услови за његово непосредно извршење, казниће се затвором од једне до пет година.

(6) Ко ради извршења дела из става 1. овог члана упућује или пребацује на територију Србије лица или оружје, експлозив, отрове, опрему, муницију или други материјал, казниће се затвором од две до десет година”, (Krivični Zakonik [KZ] 2024, čl. 391).

Кривични законик не користи термин „опасна роба” експлицитно у члану који дефинише тероризам, али се кроз биће дела види како се елементи повезани са опасном робом интегришу у нормативну слику кривичног права. У основном облику кривичног дела тероризам, у тачки 5) и 6) наведена је опасна роба која се користи као средство извршења, са циљем да се употребом наведених средстава и/или материја „заstraши становништво, или принуди Србија, страна држава или међународна организација да нешто учини или не учини, или да озбиљно угрози или повреди основне уставне, политичке, економске или друштвене структуре Србије” (KZ, čl. 391, st. 1), што је забрањено казном затвора у трајању од шест месеци до пет година (KZ, čl. 391, st. 2). Такође, ставом 6. поменутог члана, прописано је да ко у циљу извршења дела из става 1. овог члана упућује или пребацује на територију Србије лица или оружје, експлозив, отрове, опрему, муницију или други материјал, казниће се затвором од две до десет година (KZ, čl. 391, st. 6).

Опасна роба (експлозиви, хемикалије, отрови, радиоактивне материје, биолошке материје и др.) заправо представља средство високог ризика, а њена употреба од стране извршилаца кривичног дела тероризма директно утиче на квалификацију дела као тежег облика, што повећава одговорност извршиоца, одређује теже санкције и захтева посебан третман у истрази и током вођења судског поступка.

Колико је опасна роба добила на значају, говори и чињеница да је кривично дело Употреба смртоносне напаве у члану 391в. КЗ уведено као одговор на модерне облике терористичких напада и коришћења софистицираних средстава за извршење кривичног дела. Такође, кривично дело прописано чланом 391г. Уништење и оштећење нуклеарног објекта штити критичну инфраструктуру и безбедност у вези са нуклеарним материјама и објектима, као што су нуклеарне електране, реактори, складишта нуклеарног отпада и др. С тим у вези, међународноправни инструменти у форми аката Уједињених нација, као што су Међународна конвенција о сузбијању аката нуклеарног тероризма из 2005. године и Конвенција о забрани хемијског оружја из 1997. године, јасно повезују опасне супстанце са тероризмом као врстом глобалне претње (Закон о ратификацији Конвенције о спречавању нуклеарног тероризма 2006; Закон о потврђивању Конвенције о забрани хемијског оружја 2000).

Злоупотреба опасне робе у терористичке сврхе намеће потребу за интегрисаним приступом друштва, што захтева да државе развијају механизме контроле, уз јасно дефинисање кривичне одговорности, за случајеве када се опасна роба користи као средство извршења тероризма. Један од изазова јесте управо чињеница да се опасна роба регулише кроз више секторских прописа, што додатно отежава правно јединствен приступ у контексту инкриминисања терористичких активности.

РИЗИЦИ ТРАНСПОРТА У ДРУМСКОМ САОБРАЋАЈУ

Транспорт опасне робе у друмском саобраћају представља неизбежну и кључну компоненту савременог логистичког система, који омогућава снабдевање индустрије, медицине, пољопривреде, али и других сектора. Међутим, због инхерентних карактеристика опасне робе, попут токсичности, запаљивости, експлозивности или радиоактивности, овај вид транспорта носи озбиљне безбедносне ризике како за људски живот тако и за животну средину. Сваки акцидент у транспорту на путу може изазвати катастрофалне последице, укључујући масовно угрожавање здравља људи, загађење и уништавање екосистема, као и велике економске губитке. Осим техничких и оперативних изазова, додатну опасност представља и могућност злоупотребе опасних материја као средства за извршење кривичних дела, посебно у контексту извршења тероризма.

Ризици везани за транспорт опасне робе не завршавају се само са несрећама изазваним људским грешкама или техничким кваровима на самој транспортној јединици, односно опреми. Терористичке групе које у свом арсеналу користе различите облике насиља препознају опасне материје као потенцијална средства за изазивање масовних страхова, повреда и смрти. Употреба хемијских, биолошких, радиоактивних или експлозивних материја у терористичким нападима представљају не само озбиљан безбедносни изазов, већ и нову димензију претње која угрожава стабилност друштва (Trbojević and Svirčević 2025, 150).

Ризике можемо категоризовати у неколико главних области, и то: 1) ризик од настанка опасности по живот и здравље људи; 2) ризик од настанка опасности по животну средину; 3) технички ризици; 4) људска грешка; 5) инфраструктурни ризици и 6) недостатак координације субјеката у хитним ситуацијама.

Ризик од опасности по живот и здравља људи у транспорту опасних материја један је од кључних изазова са којима се суочава савремени друмски саобраћај. Поједине опасне материје имају потенцијал да изазову огромне губитке у људским животима и нанесу трајну штету по здравље људи, уколико дође до несреће или несавесног руковања. Акутна токсичност, опекотине од пожара, тровање и дугорочни здравствени проблеми, као што су карциноми или респираторне болести, само су неки од ефеката који могу настати приликом изливања опасних материја у околину. Међутим, овај ризик постаје још озбиљнији у случају злоупотребе од стране терориста, са циљем да проузрокују масовне људске жртве и унесу панику међу цивилно становништво на начин који би био далеко деструктивнији од последица некриминализоване несреће. На пример, хемијски напади употребом нервних агенаса попут сарина могу изазвати смрт или озбиљна оштећења здравља људи на великим подручјима, док биолошке супстанце попут антракса могу довести до ширења заразних болести. Оваква злоупотреба опасних материја на само да угрожава непосредно жртве, већ ствара дугорочну психолошку и социјалну трауму у друштву.

Ризик од опасности по животну средину у транспорту опасних материја, као и могућност њихове злоупотребе као средства за извршење терористичких напада, представља озбиљну претњу за еколошку равнотежу и дугорочну одрживост природних ресурса. Транспорт опасне материје, као што су хемикалије, дизел гориво или

радиоактивни материјали, могу довести до озбиљних еколошких катастрофа у случају несреће. Такви акциденти могу резултирати загађењем тла, воде и ваздуха, уништавајући екосистеме, биљни и животињски свет, као и изазивајући трајне последице по локалне заједнице које зависе од тих ресурса. Међутим, опасност од еколошких оштећења постаје још озбиљнија када се разматра могућност да терористи користе опасне материје као оружје за изазивање еколошке катастрофе. Терористичке групе, које имају приступ опасним материјама, могу их употребити у циљу намерног загађења околине и изазивања панике међу становништвом. На пример, злоупотребом хемијских или токсичних материја, терористи могу изазвати велике контаминације водених токова, што би могло имати катастрофалне последице по животну средину. Коришћење бензина или других запаљивих течности може довести до масовних пожара који уништавају шумске екосистеме и загађују ваздух, док биолошке и радиоактивне супстанце могу контаминирати земљиште и изворе пијаће воде, изазивајући дугорочне еколошке и здравствене проблеме.

Ризици техничке природе у транспорту опасних материја, попут кварова на возилима, неадекватне опреме, лошег паковања или недостатака потребне заштите, могу имати озбиљне последице, не само у контексту несрећа и угрожавања људских живота, већ и у случајевима злоупотребе опасних материја као средства за извршење терористичких напада. Техничке грешке или неодговарајућа припрема транспорта могу омогућити терористима да искористе транспортну инфраструктуру, слабости у безбедносним процедурама или постојеће сигурносне празнине како би остварили своје циљеве, изазвали хаос и ширили страх. Возила која превозе опасне материје морају бити технички исправна и опремљена специјализованом опремом за безбедан транспорт. Терористи могу циљано изазивати техничке грешке или саботаже на возилима. На пример, манипулисањем са системима возила, може се изазвати акцидент са озбиљним последицама. Такође, могу да се користе технолошке слабости како би се вршило ометање или контролисао превоз опасних материја, ради њиховог усмеравања ка циљевима од стратешког значаја (као што су нпр. индустријске зоне, јавни објекти или објекти који се безбедносно штите). Терористи могу искористити и техничке слабости у паковању и обележавању, како би сакрили опасне материје и транспортовали их без откривања.

На пример, кријумчарење експлозивних или токсичних супстанци под ознаком других „безопасних материја”, може омогућити терористима да превезу оружје или опасне хемикалије до одредишта где би их касније искористили у терористичким нападима. Манипулација за обележавање може отежати реаговање хитних служби, јер би несреће са опасним материјама могле бити погрешно идентификоване. Техничке грешке у системима за праћење могу довести до кашњења, погрешних информација или несрећа услед нерегистрованих одступања од планиране руте. Такве грешке терористи могу да искористе као слабости система за праћење и комуникацију како би ометали транспортовање опасне робе или манипулисали кретањем возила, са циљем да га усмере на жељену локацију.

Ризици људске природе у транспорту опасних материја који се односе на грешке у људском фактору као што су несавесност, непажња, неадекватна обука, лоша процена ситуације или чак намерно несавесно понашање, представљају кључну димензију безбедносних претњи. Људски фактор може бити одлучујући у томе да ли ће транспорт опасних материја проћи безбедно или ће доћи до несреће која може имати катастрофалне последице, укључујући и злоупотребу тих материја за вршење насиља и тероризма. Терористи могу регрутовати или користити људе унутар система транспорта, као што су возачи, логистички радници или административно особље, како би спроводили саботаже. На пример, радници који имају приступ опасним материјама могу свесно манипулисати са пакетима, преусмерити транспорт или омогућити терористима да дођу до опасне робе. Такође, терористи могу користити људску слабост или мотивацију за стицање профита (као нпр. путем корупције или претње) како би запослени у транспорту или логистици омогућили извођење терористичког напада јер би опасне материје биле доступне терористима.

Инфраструктурни ризици у транспорту опасних материја, повезани са слабостима или неадекватностима у транспортној мрежи (путеви, мостови, терминали, складишта и др.), могу имати озбиљне последице не само за сигурност транспорта, већ и за ширу безбедност друштва. Када се ови ризици увежу са могућством злоупотребе опасних материја као средства извршења терористичких напада, опасност се увећава. Терористи могу намерно циљати инфраструктурне тачке, као што су мостови или кључне деонице

путева како би изазвали несрећу. На пример, постављање возила са великом количином експлозива на мосту где се одвија саобраћај појачаног интензитета, може изазвати не само људске жртве, већ и оштећење важне путне инфраструктуре.

У ситуацијама када се опасне материје користе као средство за извршење терористичког напада, несклад у реаговању хитних служби може додатно погоршати ситуацију, повећавајући штету и број жртава. У таквим ситуацијама терористи могу искористити слабости у координацији надлежних служби како би изазвали максималну штету и хаос. Интеграција одговарајуће координације међу различитим службама постаје кључна за смањење ризика и спречавање несрећа или напада. Самим тим, ефикасно управљање несрећама у транспорту опасних материја захтева брзо и прецизно комуницирање међу хитним службама (ватрогасној, полицијској, хитној помоћи, специјализованим еколошким службама и осталим). Ако комуникација није координисана или постоје извесна кашњења у преносу важних информација за безбедност, хитне службе могу реаговати несагласно и несинхронизовано, што повећава ризик. На пример, ако ватрогасна служба добије неодговарајуће информације о опасној материји која је коришћена за напад, могу бити предузете погрешне мере за гашење пожара, што може довести до додатних експлозија и/или опасних хемијских реакција. Терористи могу искористити несклад у реаговању, кашњење у преносу информација или лошу припремљеност хитних служби како би постигли максималан ефекат својих напада, изазивајући већу штету, више жртава и дестабилизацију друштвене заједнице у ширем обиму. Зато је кључно развити свеобухватан систем обуке, у погледу симулација и усклађивања свих релевантних служби, како би се спречили овакви инциденти и смањила могућност њихове злоупотребе.

Изузетно је важно разумети све аспекте наведених ризика у вези са транспортом опасне робе, укључујући и могућност њихове злоупотребе у терористичке сврхе, како би се развиле адекватне безбедносне стратегије и превентивне мере заштите људи, животне средине и критичне инфраструктуре (Hassan, Šaljić, and Kraktus 2025, 2).

МОГУЋИ НАЧИНИ ИЗВРШЕЊА ТЕРОРИСТИЧКИХ НАПАДА

Недостатак интегрисаног система праћења на националном нивоу, пропуштање процене ризика и неприкупљање података о кретању опасне робе, без сваке сумње, представљају тројаки узрок ефеката „Тројанског коња” у урбаном окружењу данашњих агломерација (Węzłowska 2019, 1259). „Развој глобалне економије, транспортне мреже и слободног кретања људи и робе повећава опасност од ширења заразе читавим светом” (Cvetković 2013, 135). У прављењу модела за избор руте друмског транспорта опасне робе у градској средини неопходно је као обавезан критеријум, поред брзине кретања хитних служби и ризика у вези са утицајем на животну средину, саобраћајним незгодама и њиховим последицама, као и инфраструктурним објектима, узети у обзир и могућност терористичких напада (Milošević, Pamučar, and Chatterjee 2021, 360). Предвиђање када и где ће доћи до терористичког напада злоупотребом транспорта опасних материја у урбаним условима није могуће без претходног утврђивања критичних тачака које су на рути њиховог превоза атрактивне за терористичке активности (Milazzo *et al.* 2009, 625). Ипак, само практични примери злоупотребе опасних материја у друмском транспорту најбоље ће указати на које начине опасна роба може послужити као средство извршења кривичног дела тероризма.

Издајамо терористичке напада опасним материјама у друмском саобраћају: 1) Бејрут, Либан, 23. октобар 1981. – два симултана напада са по једним камионом са експлозивом на америчке и француске војне објекте, након чега је погинуо 241 амерички и 58 француских војника (Bellinger 2023, 2); 2) Оклахома Сити, Сједињене Америчке Државе, 19. април 1995. – терористички напад извршен је камионом који је превозио амонијум нитрат и лож уље и када је погинуло 168 и повређено преко 800 особа (Giordano 1997, 33–40); 3) Насирија, Ирак, 12. новембар 2003. – камион са запаљивом течностју је експлодирао у близини складишта поред базе италијанских војника, што је био узрок погибије 31 и рањавања 80 особа (Bunker and Sullivan 2004, 11); 4) Тал Афар, Ирак, 27. март 2007. – експлодирала су два камиона – цистерне, која су превозила хлор због чега су погинуле 152 особе (United States Government Accountability Office [GAO] 2009, 88); 5) Армил, Ирак, 7. јул 2007.

– напад камионом који је превозио 4,5 тоне експлозива на пијацу када је погинуло 150 особа (89); 6) Киркук, Ирак, 16. јул 2007. – самоубилачки напад камионом са експлозивом у коме је погинуло 85 особа (89); 7) Кахтанија, Ирак, 14. август 2007. – четири самоубилачка напада са камионима натовареним експлозивом на село изазвала су смрт 500 особа (89); и 8) Могадиш, Сомалија, 14. октобар 2017. – овај напад изведен је са два камиона пуна војног експлозива и експлозива домаће израде, који су експлодирали у близини прометне раскрснице због чега је погинуло 587 и рањено 316 особа (Demirel, Ali, and Boğan 2021, 1).

На основу наведених примера криминалне експлоатације опасне робе намеће се закључак да су се овако извршеним терористичким нападима сигурно остварили следећи циљеви: наношење масовних жртава, повређивање великог броја људи, оштећење инфраструктуре великих размера и систематско ширење страха међу становништвом. Можемо да претпоставимо да индиције злоупотребе опасне робе могу бити наредни показатељи као присутни у друмском транспорту опасних материја: 1) фалсификовани лични и возачки документи возача; 2) фалсификовани транспортни документи; 3) фалсификовани документи о теретном возилу; 4) фалсификовани документи о прикључном возилу; 5) лажни подаци о опасној роби која се превози; 6) лажни подаци о превозничкој компанији; 7) лажна адреса испоруке и 8) лажни подаци о месту утовара (European Commission [EC] 2019, 9).

На основу анализе описаних случајева, сматрамо да могући начини извршења терористичких напада путем транспорта опасне робе у друмском саобраћају подразумевају: 1) да експлозивни уређај детонира у близини цистерне која превози опасан материјал; 2) да опасна супстанца буде злоупотребљена као део уређаја који је експлозијом ослобађа; 3) да експлозив може бити злоупотребљен као опасна роба у друмском транспорту; 4) да се експлозивом може иницирати терористички напад другом врстом опасне робе; 5) да токсичне супстанце могу бити злоупотребљене као опасна роба у друмском транспорту; 6) да запаљиве материје могу бити злоупотребљене као опасна роба у друмском транспорту; 7) да теретно возило којим се превози опасна роба буде отето ради извршења терористичког напада тим возилом; и 8) да теретно возило којим се превози опасна роба буде украдено ради извршења терористичког напада тим возилом.

Управо постојање изнетих чињеница, односа и околности у потпуности потврђује оправданост нормативног одређивања феномена опасне робе са високом потенцијалном опасношћу као оне „код које постоји могућност злоупотребе у терористичке сврхе које могу да доведу до озбиљних последица као што су масовни губици живота људи или масовна разарања или посебно у случају класе 7 масовна социјално-економска разарања” (ADR 2016, поглавље 1.10, одредба 1.10.3.1.1).

ЗАКЉУЧАК

Опасна роба, иако примарно регулисана као безбедносни и технички проблем, заузима значајно место у нормативном оквиру кривичних дела, нарочито тероризма. Кривичноправна регулатива мора пратити развој технологије и софистицираност терористичких метода, како би обухватила могуће облике злоупотребе опасних материја. Потребно је континуирано праћење токова кретања опасне робе, посебно оне са високом потенцијалном опасношћу (ADR 2016, поглавље 1.10, одредба 1.10.3.1.2), јачање нормативног кривичноправног оквира и унапређивање међуресорне и међународне сарадње у циљу превенције и кажњавања свих облика злоупотребе опасне робе у терористичке сврхе.

Са једне стране, неопходно је пратити ток опасне робе коришћењем система за праћење и комуникацију, како би се предупредиле злоупотребе и претње по безбедност људи, имовине и животну средину, док је са друге стране од суштинског значаја да се кривично законодавство на међународном нивоу нормативно уреди и усклади. Тиме би се обезбедила правна сигурност, олакшала сарадња између држава и омогућило ефикасније санкционисање одговорних актера. Мишљења смо да је хватање у коштац са безбедносним изазовима криминалне експлоатације опасне робе, а нарочито у околностима друмског транспорта, детерминисано следећим латинским изрекама: 1) *Quod verum, tutum*; 2) *Omni luci est umbra* и 3) *Acta non verba*. Управо на узајамној повезаности значења њихових порука, како сматрамо, заснива се радни мото надлежних органа у одвраћању, спречавању и сузбијању могућности злоупотребе опасне робе као средства извршења терористичких напада, који има форму следећег акронима:

Храброст; Интервентност; Тактичност; Неодложност; Обученост.

У савременим условима, када претња од терористичких аката постаје све софистициранија и непредвидива, неопходна је хитна и одлучна реакција безбедносних структура. Спречавање таквих илегалних дела захтева не само храброст и интервентност у поступању, већ и јасно дефинисане тактике поступања, висок степен обучености и спремност свих субјеката који се баве очувањем безбедности. Без одлагања, сви субјекти морају деловати координирано, брзо и ефикасно, јер сваки тренутак неодлучности може значити угрожавање људских живота и стабилности друштва.

РЕФЕРЕНЦЕ

- Bajagić, Mladen. 2007. *Osnovi bezbednosti*. Beograd: Kriminalističko-policijska akademija.
- Batarlienė, Nijolė. 2020. "Essential Safety Factors for the Transport of Dangerous Goods by Road: A Case Study of Lithuania." *Sustainability* 12 (12): 1–16. DOI: 10.3390/su12124954.
- Bellinger, Brock. 2023. "Keepers of the Peace or Soldiers: An Analysis of the 1983 Beirut Marine Barracks Bombing and the Rationale Behind Deploying Troops in a Peacekeeping Capacity." *Bound Away: The Liberty Journal of History* 6 (1): 1–22. DOI: 10.70623/VPND7966.
- Bęczkowska, Sylwia. 2019. "The method of optimal route selection in road transport of dangerous goods." In *TRANSCOM 2019, 13th International Scientific Conference on Sustainable, Modern and Safe Transport – Transportation Research Procedia* 40, eds. Ján Bujňák and Mario Guagliano, 1252–1259. Amsterdam: Elsevier B.V.
- Bunker, Robert, and John Sullivan. 2004. "Suicide Bombings in Operation Iraqi Freedom." *Land Warfare Paper* W46: 1–22.
- Cassini, Philippe. 1998. "Road transportation of dangerous goods: quantitative risk assessment and route comparison." *Journal of Hazardous Materials* 61 (1–3): 133–138. DOI: 10.1016/S0304-3894(98)00117-4.
- Cvetković, Vladimir. 2013. „Mogućnosti zloupotrebe biološkog oružja u terorističke svrhe." *Bezbednost* 55 (1): 122–139.
- Demirel, Mustafa Enes, İbrahim Hussein Ali, and Mustafa Boğan. 2021. "Emergency service experience following the terrorist attack in Mogadishu, 14 October 2017, a scene of lay rescuer triage." *The American Journal of Emergency Medicine* 40: 1–10. DOI: 10.1016/j.ajem.2020.12.005.

- European Commission [EC]. 2019. *EC Security Guidance for the European Commercial Road Freight Transport Sector*. Bruxelles: Publications Office of the European Union.
- Evropski sporazum o međunarodnom drumskom prevozu opasne robe [ADR], 2016, ECE/TRANS/257.
- Gavrić, Nataša. 2022. „Katastrofe izazvane ratnim razaranjima.” Diplomski rad. Univerzitet u Beogradu: Fakultet Bezbednosti.
- Giordano, Geraldine. 2003. *The Oklahoma City Bombing*. New York: The Rosen Publishing Group, Inc.
- Hassan, Faisal Essa Ali Abdallah, Eldar Šaljić, and Ema Kraktus. 2025. “Natural Disasters and Their Impact on Critical Infrastructure in the United Arab Emirates.” *The Policy of National Security* 28 (1): 1–19. DOI: 10.5937/pnb28-56694.
- Krivični zakonik [KZ], „Službeni glasnik Republike Srbije”, br. 85/2005, 88/2005 – ispr., 107/2005 – ispr., 2/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016, 35/2019 i 94/2024.
- Krstić, Božidar, i Dragan Mlađan. 2007. *Bezbednost korišćenja vozila za prevoz opasnih materija u drumskom saobraćaju*. Kragujevac: Mašinski fakultet u Kragujevcu.
- Łukasik, Zbigniew, Aldona Kuśmińska-Fijałkowska, and Jacek Kozyra. 2017. “Transport of Dangerous Goods by Road from a European Aspect.” *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport* 95: 109–119. DOI: 10.20858/sjsutst.2017.95.11.
- Ma, Laihao, Xiaoxue Ma, Jingwen Zhang, Qing Yang, and Kai Wei [Ma *et al.*]. 2021. “Identifying the Weaker Function Links in the Hazardous Chemicals Road Transportation System in China.” *International Journal of Environmental Research and Public Health* 18 (13): 1–17. DOI: 10.3390/ijerph18137039.
- Milazzo, Maria Francesca, Giuseppa Ancione, Roberto Lisi, Chiara Vianello, and Giuseppe Maschio [Milazzo *et al.*]. 2009. “Risk management of terrorist attacks in the transport of hazardous materials using dynamic geoevents.” *Journal of Loss Prevention in the Process Industries* 22 (5): 625–633. DOI: 10.1016/j.jlp.2009.02.014.
- Milošević, Teodora, Dragan Pamučar, and Prasenjit Chatterjee. 2021. “Model for Selecting a Route for the Transport of Hazardous Materials Using a Fuzzy Logic System.” *Military Technical Courier* 69 (2): 355–390. DOI: 10.5937/vojtehg69-29629.
- Nowacki, Gabriel, Cezary Krysiuk, and Rafał Kopczewski. 2016. “Dangerous Goods Transport Problems in the European Union and Poland.”

- TransNav, the International Journal on Maritime Navigation and Safety of Sea Transportation* 10 (1): 143–150. DOI: 10.12716/1001.10.01.16.
- Petrović, Aleksandra, Nebojša Arsić, Predrag Stanojević, Živče Šarkoćević, and Miloš Pljakić [Petrović *et al.*]. 2025. “Analysis of Key Issues for Transport Dangerous Goods in Serbia.” *Journal of Process Management and New Technologies* 13 (1–2): 28–37. DOI: 10.5937/jpmnt13-56388.
- Pravilnik o transportu opasne robe [PTOR] u Ministarstvu odbrane [MO] i Vojsci Srbije [VS], „Službeni vojni list”, br. 8/2018.
- Sattari, Fereshteh, Renato Macciotta, and Lianne Lefsrud. 2020. “Process Safety Approach to Identify Opportunities for Enhancing Rail Transport Safety in Canada.” *Transportation Research Record* 2675 (1): 49–66. DOI: 10.1177/0361198120957008.
- Sporazum o međunarodnom drumskom prevozu opasne robe – ADR [ADR 2023], „Službeni glasnik Republike Srbije – Međunarodni ugovori”, br. 14/2013, 2/2014 – ispr., 22/2015, 6/2017, 15/2019, 19/2021 i 4/2024.
- Sremac, Siniša, i Momčilo Matijašević. 2021. *Transport opasne robe*. Novi Sad: Fakultet tehničkih nauka.
- Tepić, Jovan, Ilija Tanackov, Gordan Stojić, i Siniša Sremac [Tepić *i dr.*]. 2013. *Transportno-logističke osobine i tokovi robe*. Novi Sad: Fakultet tehničkih nauka.
- Trbojević, Milovan, and Branislav Svirčević. 2025. “The Role of the Security Services in Preventing Political Coups.” *The Policy of National Security* 28 (1): 149–165. DOI: 10.5937/pnb28-51019.
- United States Government Accountability Office [GAO]. 2009. *Commercial Vehicle Security—Risk Based Approach Needed to Secure the Commercial Vehicle Sector*. Washington, DC: Diane Publishing Co.
- Zakon o potvrđivanju Konvencije o zabrani razvoja, proizvodnje, skladištenja i upotrebe hemijskog oružja i o njegovom uništavanju [Zakon o potvrđivanju Konvencije o zabrani hemijskog oružja], „Službeni list Savezne Republike Jugoslavije – Međunarodni ugovori”, br. 2/2000.
- Zakon o ratifikaciji Međunarodne konvencije o sprečavanju akata nuklearnog terorizma [Zakon o ratifikaciji Konvencije o sprečavanju nuklearnog terorizma], „Službeni list Srbije i Crne Gore – Međunarodni ugovori”, br. 2/2006.
- Ziaei, Zahra, and Armin Jabbarzadeh. 2021. “A multi-objective robust optimization approach for green location-routing planning of multi-modal transportation systems under uncertainty.” *Journal of Cleaner Production* 291: 1–12. DOI: 10.1016/j.jclepro.2020.125293.

Sergej Uljanov*

Ministry of Interior Affairs, Belgrade, Republic of Serbia

Ivica Stanković**

Ministry of Interior Affairs, Belgrade, Republic of Serbia

DANGEROUS GOODS AS A POSSIBLE TOOL OF COMMITTING THE CRIMINAL OFFENCE OF TERRORISM

Resume

As the central category of their research, the authors in this work define dangerous goods and their criminal law phenomenological potential, which is realised as a means of committing the crime of terrorism. In the introductory part of the paper, the authors position the conceptual field of dangerous goods, hinting at the structure of the key parts in their further theoretical and practical analysis of the target term and its criminal law significance. In determining the phenomenological limits of dangerous goods, the authors give special importance to the normative determination of this term, emphasising the special connection between the meaning of the terminological relationship dangerous substance – dangerous goods – dangerous cargo, and that in the circumstances of road transport. The typology of dangerous goods follows the definition of the term in accordance with the current international regulations of the Agreement on the International Road Transport of Dangerous Goods. After analyzing and determining the existence of mutual links between the concept of dangerous goods and the provisions of the Criminal Code of the Republic of Serbia that refer to the definition of the criminal offense of terrorism, the authors single out the following risks of transporting dangerous goods in road traffic as essential: 1) the risk of danger to life and health of people; 2) the risk of environmental hazards; 3) technical risks; 4) human error; 5) infrastructural risks and 6) lack of coordination of subjects in emergencies. After analyzing the cases of terrorist attacks involving the misuse of dangerous goods, which led to the death and injury of hundreds of people, the authors determine the following as

* E-mail address: sergej.uljanov@mup.gov.rs; ORCID: 0000-0003-1739-0335.

** E-mail address: ivica.stankovic@mup.gov.rs; ORCID: /.

possible ways of criminal exploitation of dangerous goods in road traffic in the form of terrorist activities: 1) detonation of an explosive device near a tank transporting dangerous substances; 2) misuse of a dangerous substance as part of a device that releases it by explosion; 3) misuse of explosives as dangerous goods in road transport; 4) misuse of explosive to initiate a terrorist attack with another type of dangerous goods; 5) misuse of toxic substances as dangerous goods in road transport; 6) misuse of flammable substances as dangerous goods in road transport; 7) hijacking of a cargo vehicle transporting dangerous goods for the purpose of carrying out a terrorist attack with that vehicle and 8) theft of a cargo vehicle transporting dangerous goods for the purpose of carrying out a terrorist attack with that vehicle. In countering security challenges from terrorist attacks through the misuse of dangerous goods, the authors suggest undertaking the following activities: 1) continuous monitoring of the movement of dangerous goods (especially those with high potential danger), 2) strengthening of the normative criminal law framework and 3) improvement of interdepartmental and international cooperation to prevent and punish all forms of misuse of dangerous goods for terrorist purposes. The authors conclude that the mentioned proceeding model is inevitably based on courage, intervention, tact, urgency and training.

Keywords: dangerous goods, terrorism, tools of committing the criminal act, road traffic, security, terrorist attacks.

* Овај рад је примљен 29. августа 2025. године, а прихваћен за штампу на састанку Редакције 15. октобра 2025. године.