

УТВРЂИВАЊЕ ЧИЊЕНИЧНОГ СТАЊА КОД УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Стручни рад

DOI: 10.7251/BPGBL1214233M

УДК: 343.983:656.1

Младен Марић, МА*
Милан Саламадија**

Апстракт: Саобраћај, поред свих позитивних страна, одликују и штетне посљедице. Најзначајније и најизраженије штетне посљедице саобраћаја јесу саобраћајне незгоде, које мјерене бројем погинулих, повријеђених, или величином материјалне штете, превазилазе посљедице свих осталих дјела. Планирање и предузимање мјера на смањивању саобраћајних незгода јесте веома важна активност, али исто тако и њихово документовање и доказивање је од великог значаја. Овдје се прије свега мисли на увиђај саобраћајних незгода који се одликује бројним специфичностима у односу на увиђаје других кривичних дјела, као и на утврђивање чињеничног стања код ових догађаја. Управо због одређених специфичности саобраћајних незгода, а у циљу превазилажења у пракси присутних проблема непотпуно или нетачно утврђеног чињеничног стања приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода, дошло је до избора ове теме.

Кључне ријечи: саобраћајна незгода, лице мјеста, трагови, увиђај, увиђајна документација.

УВОД

За безбједност друмског саобраћаја можемо рећи да је акутни проблем друштва. Наиме, противправна понашања у области друмског саобраћаја су веома заступљена и ни у једној области друштвеног живота нема тако масовног кршења друштвених норми као у случају друмског саобраћаја. Број повријеђених и смртно страдалих у друмском саобраћају је веома висок и стога је потребно планирати и предузимати адекватне мјере и радње на спречавању саобраћајних незгода, али исто тако пажњу треба посветити и њиховом документовању и доказивању.

У документовању и доказивању саобраћајних незгода велики значај има увиђај саобраћајних незгода, и он треба да обезбиједи ефикасан судски процес, на којем треба да се утврде све околности настанка незгоде, као и пропусти који су допринијели настанку незгоде и њених

* Центар јавне безбједности, Бања Лука; e-mail: m.maric@mup.vladars.net.

** Управа за полицијско образовање, Бања Лука; e-mail: milansalamadija@yahoo.com.

посљедица. Да би увиђај саобраћајне незгоде имао својство доказа на суду, неопходно је што прије изаћи на лице мјеста, стручно и објективно фиксирати затечено стање и сачинити увиђајну документацију. Међутим, приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода потребно је водити рачуна о одређеним специфичностима које се односе на саме учеснике, лице мјеста, трагове и предмете саобраћајне незгоде.

Наиме, да би се добила објективна увиђајна документација, потребно је лице мјеста саобраћајне незгоде фиксирати методом изузимања, методом фотографисања и видеоснимања, графичком методом и вербалном методом. Увиђајна документација се сачињава након увиђаја саобраћајне незгоде и њу чине три основна документа: записник о увиђају, фотодокументација и скица лица мјеста са ситуационим планом.

Увиђајној документацији треба посветити посебну пажњу, јер је њен задатак да објективно и свеобухватно прикаже затечено стање, као и начин и редосљед предузимања радњи на лицу мјеста од стране увиђајне екипе. Да би увиђајна документација била доказ у кривичном поступку морају се испоштовати законитост, објективност, хитност, свеобухватност, доступност и систематичност.

СПЕЦИФИЧНОСТИ И ФАЗЕ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

При обради саобраћајних незгода увиђај има изузетно велико значење. Резултати увиђаја се по правилу појављују као кључне чињенице од којих зависи даљи исход поступка. У односу на увиђаје других кривичних дјела, код увиђаја саобраћајних незгода основни циљ увиђаја се са питања КО? премјешта на питање КАКО? Код саобраћајне незгоде приликом вршења увиђаја понекад је неопходно на лицу мјеста обавити одређене посебне радње које нису значајне код осталих увиђаја, као што су: изузимање тахографских уложака и тахографа, изузимање сијалица, ванредни технички преглед возила, здравствени преглед лица – учесника незгоде, мјерење успорења возила или коефицијента приањања, мјерење конкретне видљивости, мјерење нагиба коловоза, мјерење конкретне прегледности и сл. (Липовац, 2007: 213).

Правила за вршење увиђаја саобраћајних незгода могла би се сврстати у три групе. У прву групу спадају општа криминалистичка правила за вршење увиђаја, попут начела брзине изласка на лице мјеста, методичности, темељитости, објективности, јединственог руковођења и подјела увиђаја на информативну, статичку и динамичку фазу. Другу групу чине посебне карактеристике увиђаја саобраћајних незгода, као што су вршење увиђаја од периферије према центру, у највећем броју случајева, лице мјеста обухвата најчешће широк круг пута и околине, а трагови и предмети се могу налазити релативно далеко од непосредног мјеста незгоде, за разлику од већине других кривичних дјела на лицу

мјеста присутан је већи број људи а неопходно је омогућити приступ и лицима која нису чланови увиђајне екипе (медицинским радницима, ватрогасцима), а која могу знатно да измијене или униште постојеће трагове и предмете. Такође, много чешће него код већине других кривичних дјела потребно је ангажовање стручних лица и вјештака приликом вршења увиђаја или у даљем току поступка. Трећу групу правила обухватају конкретне околности саме незгоде, зависно од тога да ли се возила налазе на лицу мјеста или се неко од њих удалило, о којем облику саобраћајне незгоде се ради (судару два возила, слијетању, превртању, удару у пјешака, бициклисту, мотоциклисту, ланчаном судару и сл.), број повријеђених и погинулих лица, временски услови, мјесто дешавања незгоде (тунел, мост, аутопут, непрегледна кривина, кањон и сл.).

Код увиђаја саобраћајне незгоде изузетно је важан брз излазак на лице мјеста ради вршења увиђаја, због њених специфичности у односу на већину других кривичних дјела. Лице мјеста саобраћајне незгоде је пут и његова околина, који су најчешће прометни и доступни великом броју људи, због чега је лице мјеста и подложно промјенама у врло кратком времену. Врло често након настанка саобраћајне незгоде, а прије доласка патроле полиције која врши обезбјеђење лица мјеста, учесници у саобраћају настављају кретање преко лица мјеста, радознано застају, разгледају и ходају по лицу мјеста, помјерајући присутне трагове и предмете, неријетко и возила која су учествовала у незгоди. Такође приликом пружања помоћи повријеђенима долази до измјена на лицу мјеста чиме неки трагови и предмети бивају заувјек изгубљени. Поред овога, други разлог за хитност увиђаја код саобраћајних незгода је захтјев за што брже успостављање одвијања саобраћаја, нарочито уколико се ради о дионици за коју не постоји алтернативни правац.

Изузетно је важно да увиђајна екипа буде кадровски добро састављена и да се у њој поред јавног тужиоца, уколико је присутан, налазе и саобраћајни полицајци специјализовани за вршење увиђаја саобраћајних незгода, техничари, фотографи, те стручњаци саобраћајне струке и других различитих профила (Кривокапић и Крстић, 1999: 110–111). Основни задатак увиђајне екипе је да стручно, објективно и свеобухватно сними све важне посљедице саобраћајне незгоде, те да их успјешно пренесе онима који ће одлучивати о незгоди, суду, тако да он стекне утисак као да је био на лицу мјеста (Липовац, 2007: 212).

Цјелокупан увиђај саобраћајне незгоде, у складу са подјелом увиђаја на фазе, одвија се кроз одређене етапе. У информативној фази увиђаја увиђајни орган, по доласку на лице мјеста саобраћајне незгоде, прикупља криминалистички релевантне информације о догађају. С обзиром на то да је лице мјеста саобраћајне незгоде прије доласка увиђајне екипе по правилу обезбијеђено радницима полиције, увиђајни орган

најзначајнија сазнања добија управо од ових службених лица. Овлаштено службено лице које врши обезбјеђење лица мјеста, по доласку увиђајне екипе упознаје руководиоца увиђаја о свим мјерама и радњама које су предузете и свим расположивим подацима и информацијама о незгоди. Информише га о времену догађања саобраћајне незгоде, тачном времену изласка на лице мјеста и предузимања радњи на његовом обезбјеђењу, стању затеченом на лицу мјеста, промјенама које су настале на лицу мјеста до доласка увиђајног органа, о сопственим запажањима која се односе на све релевантне околности незгоде, учесницима и њиховом стању, возилима која су учествовала у незгоди, атмосферским приликама у вријеме догађања саобраћајне незгоде (падавине, видљивост, стање коловоза и сл.). Такође, овлаштено службено лице које врши обезбјеђење лица мјеста увиђајном органу презентује податке о лицима затеченим на лицу мјеста или у његовој непосредној близини, очевицима и резултатима већ обављених информативних разговора са тим лицима. Уколико је било предузимања других мјера и радњи, такође о њима информише руководиоца увиђаја.

У статичкој фази увиђаја екипа за вршење увиђаја улази у круг лица мјеста и веома смирено, пажљиво и детаљно разгледа лице мјеста у цјелини, поједине предмете и трагове и њихов међусобни однос. Треба настојати да се уоче и запазе све важне појединости, а да се изглед лица мјеста ни у чему не промијени, односно да у статичкој фази задржи свој првобитни изглед (Кривокапић, 1997: 178-179). Криминалистички техничар у статичкој фази увиђаја саобраћајне незгоде треба да означи поједине трагове и предмете бројчаним ознакама, да изврши потребна мјерења између возила, дијелова возила, тијела погинулих учесника незгоде, предмета испалих из возила и других предмета, трагова кочења, стругања, гребања, вучења, удара, клизања и свих других трагова присутних на лицу мјеста, као и према указаној потреби предузме друге радње.

Послије детаљног и систематичног разгледања лица мјеста, проналажења и означавања трагова и предмета, лице мјеста се описује у записнику, фотографише или снима видео-техником и скицира, чиме се завршава статичка фаза увиђаја саобраћајне незгоде.

Динамичка фаза увиђаја, за разлику од статичке, огледа се у ремећењу затеченог стања и изгледа лица мјеста. Карактерише је активнији однос увиђајне екипе према мјесту саобраћајне незгоде и у оквиру ње се предузимају активности чији је циљ фиксирање, осигурање и безбједно паковање трагова и предмета. Поједини предмети са лица мјеста се помјерају, детаљно разгледају ради описивања али и у циљу утврђивања да ли на њима постоје до тад непримијећени трагови. Пронађени трагови се изазивају, мулажирају и обезбјеђују ради даљег чувања.

АКТИВНОСТИ УВИЂАЈНОГ ОРГАНА НА ЛИЦУ МЈЕСТА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

По завршетку информативне фазе увиђаја и прегледу лица мјеста саобраћајне незгоде, увиђајни орган приступа планирању увиђаја. Планирање увиђаја саобраћајне незгоде садржи сљедеће елементе (Водинелић *et al.*, 1986: 83): одређивање врсте саобраћајне незгоде и обима чињеница које су потребне за даљу обраду саобраћајне незгоде; одређивање почетне тачке од које ће се увиђај почети вршити; утврђивање редосљеда прегледа лица мјеста; задаци за чланове увиђајне екипе; одређивање техничких средстава потребних за вршење увиђаја; подјела лица мјеста на поједине секторе; задаци обезбјеђења лица мјеста и регулисања саобраћаја за вријеме вршења увиђаја и мјере послје извршеног прегледа мјеста саобраћајне незгоде.

На основу почетних сазнања и информација која добије од овлашћених лица на обезбјеђењу лица мјеста и затечених грађана, те на основу увида у стање на лицу мјеста, руководилац увиђаја заједно са члановима увиђајне екипе утврђује о којој врсти саобраћајне незгоде се ради (судар два возила, слијетање, удар у пјешака и сл.). Зависно од врсте саобраћајне незгоде, увиђајни орган указује које чињенице и околности је неопходно утврдити са циљем потврђивања или обарања постављених верзија о врсти саобраћајне незгоде. Након тога одређује се почетна тачка од које ће се увиђај вршити, и за њу се најчешће узима мјесто на путу које представља границу лица мјеста. Непосредно затим утврђује се начин и редосљед прегледа лица мјеста. У највећем броју случајева преглед се обавља линијски, и то од периферије према центру лица мјеста саобраћајне незгоде. Руководилац увиђаја, на основу до тад прикупљених сазнања и информација, утврђује чије ангажовање је потребно на увиђају и тим члановима увиђајне екипе одређује задатке које требају извршити, те заједно са осталим члановима увиђајне екипе утврђује која опрема и средства су потребни за вршење увиђаја конкретне незгоде (Водинелић *et al.*, 1986: 84–87).

У статичкој фази увиђаја, приликом прегледа лица мјеста, увиђајни орган настоји да утврди што више чињеница и околности које могу довести до разјашњавања саобраћајне незгоде. Настоји се утврдити начин настанка незгоде, правац кретања возила учесника, мјесто контакта возила са другим возилом, тијелом пјешака или предметом, мјесто слијетања возила с пута. Приликом прегледа лица мјеста пажљиво се посматра сваки његов дио са циљем проналаска свих трагова и предмета на лицу мјеста саобраћајне незгоде. За стручно проналажење, фиксирање и оперативно коришћење трагова код свих видова саобраћајних незгода, нужно је познавати начин њиховог настанка, облике испољавања и

њихов криминалистички значај. Трагове обавезно треба тражити и на мјестима ван пута, на возилу и објектима поред пута, на лицима која су била у возилима, односно на повријеђеним лицима и лешевима. Трагови и предмети на лицу мјеста се означавају придодавањем одговарајућих ознака сваком трагу појединачно. Ознаке су најчешће бројчане. Због присутних пропуста у пракси, битно је напоменути да се ознака никако не ставља на пронађени траг или предмет већ поред њега. Трагови на лицу мјеста, а нарочито трагови кочења, заношења, стругања и други трагови на коловозу настали најчешће од пнеуматика возила, због своје слабе видљивости маркирају се од стране криминалистичког техничара. Маркирање се врши кредом, и то на начин да се пронађени траг прије фотографисања исцрта по ивицама како би био јаснији. Маркирање трага је врло важан поступак на лицу мјеста и предузима се у случају да пријети опасност да се траг уништи за вријеме вршења увиђаја, уколико постоји потреба да се неки траг или предмет помјери прије завршетка увиђаја, ако би то олакшало мјерења или ако постоји опасност да се неки траг неће добро видјети на фотографијама (Липовац, 2000: 41–42). Сваки пронађени предмет и траг на лицу мјеста криминалистички техничар након обиљежавања фотографише, појединачно и приказујући његов положај у односу на друге трагове и предмете на лицу мјеста. Том приликом сачињава се и кроки скица лица мјеста, на коју се уцртава лице мјеста са положајем возила, тијела настрадалих, свих предмета и трагова.

Иако је препоручљиво да се у току вршења увиђаја одмах сачињава и записник о увиђају, у пракси увиђајни орган прави биљешке приликом увиђаја, а записник о увиђају сачињава по завршетку увиђаја, на основу евидентираних биљешки, фотографија и скице. У циљу превазилажења овог проблема, а ако се уважи чињеница да је сачињавање записника у току вршења увиђаја отежано, а понекад и немогуће, најбоље би било да руководилац увиђаја током цијелог увиђаја своја запажања диктира у диктафон, те да се на основу овог снимка касније сачини записник о увиђају саобраћајне незгоде (Алексић и Шкулић, 2007: 71).

Након фиксирања лица мјеста саобраћајне незгоде, свих пронађених трагова и предмета, прелази се на појединачно прегледање сваког возила које је учествовало у незгоди, свих трагова и предмета. Прегледа се унутрашност возила са циљем проналаска до тад непримијеђених трагова и предмета, утврђују се положаји одређених команди возила (ручица мјењача, положај паркирне кочнице, прекидача за свјетла, показивача правца и сл.), уколико није утврђен идентитет возача или других лица из возила прегледа се унутрашњост са циљем проналажења личних докумената. Дијелови отпали с возила се подижу с тла и детаљно прегледају с циљем проналаска евентуалних трагова боје, лака, гребања или стругања, који указују на возило или дио возила које је остварило контакт са тим возилом. Лични предмети и ствари које су пронађене на

лицу мјеста такође се детаљно прегледају ради проналажења трагова контакта са возилом (лака, боје, стакла, пнеуматика), трагова крви и других трагова који до тад нису уочени. Након детаљног прегледа лица мјеста, проналажења свих трагова и предмета на лицу мјеста саобраћајне незгоде и фиксирања затеченог стања, руководилац увиђаја по потреби консултује стручна лица и вјештаке саобраћајне струке у погледу одређених трагова, начина њиховог настанка, положаја возила или предмета на лицу мјеста, уочених оштећења на возилима и других чињеница и околности, а с циљем јасног и недвосмисленог разјашњавања свих чињеница и околности које су релевантне за разјашњавање саобраћајне незгоде.

УВИЂАЈНА ДОКУМЕНТАЦИЈА

Специфичности увиђаја саобраћајних незгода условљавају и специфичности увиђајне документације, односно њених елемената. Увиђајна документација саобраћајне незгоде састоји се од записника о увиђају, фотодокументације са увиђаја, скице лица мјеста и прилога. Сваки од садржаја увиђајне документације на специфичан начин даје битне елементе за фиксирање затеченог стања на мјесту саобраћајне незгоде. Међутим, ниједан од садржаја није довољан, тек сви садржаји заједно могу коректно фиксирати затечено стање, јер сваки од њих има своје предности и недостатке (Липовац, 1994: 30).

Записник о увиђају саобраћајне незгоде представља писани документ који садржи сва запажања увиђајног органа о чињеницама, које су током увиђаја утврђене као непобитне и на максимално објективан начин. Записник о увиђају не смије да обухвата никаква лична запажања, базирана на претпоставкама, или чак предрасудама, нити смије да садржи икакав закључак о оцјени утврђених чињеница (Алексић и Шкулић, 2009: 63). Записник о увиђају је најзначајнији елемент увиђајне документације, и састоји се од три дијела: уводни, описни и завршни.

Уводни дио записника о увиђају саобраћајне незгоде садржи назив органа који спроводи увиђај, правни основ за вршење увиђаја, податке о увиђајној екипи, незгоди, мјесту и времену вршења увиђаја, начину обезбјеђења лица мјеста, метеоролошким приликама, значајним радњама које су реализоване прије почетка увиђаја и сл.

Описни дио је најважнији дио записника о увиђају и у њему се подробно описује само мјесто саобраћајне незгоде као и све радње које су предузете током увиђаја. У овом дијелу се описује општи изглед лица мјеста, нађена возила, лица, лешеве, предмети и трагови на лицу мјеста (опис, положај, димензије и друга важна обиљежја), подаци о путу и времену, подаци о возилима која су учествовала у саобраћајној незгоди и лицима учесницима незгоде, подаци о повредама учесника незгоде,

подаци о оштећењима возила и објеката, примијењени поступци фиксирања (фотографисање, скицирање, изузимање, мулажирање итд.). У описном дијелу се прецизно наводе све промјене које су настале на лицу мјеста саобраћајне незгоде од момента њеног настанка до почетка увиђаја.

У завршном дијелу записника о увиђају саобраћајне незгоде наводе се радње које ће услједити послје увиђаја, као што су упућивање возила на ванредни технички преглед, обдукција леша и сл., евентуалне примједбе и потпис руководиоца увиђаја и записничара.

Најчешће грешке приликом сачињавања записника о увиђају саобраћајне незгоде у пракси су: оптерећивање записника великим бројем неважних детаља, па је непрактичан за кориштење; у записник се не уносе важни детаљи, за које се касније утврди да су пресудни за разјашњавање саобраћајне незгоде, и уношење субјективних ставова увиђајног органа у записник.

Фотодокументација сачињена на лицу мјеста саобраћајне незгоде допуњава записник о увиђају. Фотодокументација је скуп тачно одређених фотографија са лица мјеста незгоде, и обухвата групе фотографија које приказују шири изглед лица мјеста, ближи изглед лица мјеста, изглед и међусобни положај трагова и предмета саобраћајне незгоде, изглед појединачних трагова и карактеристичних детаља, изглед и положај оштећења возила и изглед и положај лешева, нарочито повреде на њима. С обзиром на то да се у пракси користе дигитални фотоапарати, препоручљиво је да се на лицу мјеста изврши што већи број фотографисања (Липовац, 1994: 32–33).

Поред великог броја предности, фотографија има и своје недостатке, а то су материјални трошкови, субјективност и оптерећеност великим бројем неважних детаља. При употреби дигиталне фотографије много су веће могућности злоупотребе и фотомонтаже, што треба превазићи радом у службеним просторијама и меморисањем фотографија на рачунарима с посебном програмском заштитом (Липовац *et al.*, 2001: 161–163).

Такође, потребно је нагласити да је за провјеру вјеродостојности фотографије потребна оригинална фотографија, осим ако није другачије прописано Законом о кривичном поступку, а као доказ се може користити и овјерена копија оригинала, као и копија која је потврђена као неизмијењена у односу на оригинал (Марић и Саламадија, 2013: 101).

Изузетно је корисно приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода уз фотографисање користити и видео-камеру.

Скица лица мјеста представља графички запис лица мјеста саобраћајне незгоде. У првој фази, на лицу мјеста се сачињава кроки скица, коју криминалистички техничар сачињава слободном руком, без размјере, али наводећи све трагове, предмете, њихов положај и мјере.

Утерђивање чињеничног стања код увиђаја саобраћајних незгода

У другој фази, по завршетку рада на лицу мјеста, криминалистички техничар израђује детаљну скицу, односно ситуациони план лица мјеста у одговарајућој размјери, уз употребу посебног прибора за цртање. Скице лица мјеста саобраћајне незгоде најчешће се израђују у размјери 1 : 100 или 1 : 200, а зависно од конкретног случаја користе се и друге размјере. Изузетно је битно да се подаци уносе у скицу уз строго придржавање односа величина према прихваћеној размјери, јер најмање одступање може да услови грешке које је касније врло тешко отклонити. Скица је кључни дио увиђајне документације за евентуалну реконструкцију.

Значај скице лица мјеста саобраћајне незгоде је изузетно велики, о чему говори и чињеница да се саобраћајно-техничка вјештачења темеље на скици лица мјеста.

Прилози увиђајној документацији су још једна специфичност увиђаја саобраћајних незгода, јер се појављују много чешће него код осталих увиђаја. Првенствено, уз записник о увиђају, фотодокументацију и скицу лицу мјеста, у увиђајној документацији налазе се и службене забиљешке сачињене од стране ОУП-а по разним основама, разни извјештаји и записници о предузетим радњама (техничком прегледу возила, извршеном алкотестирању и сл.), тахографски уложак уколико га неко од возила које је учествовало у незгоди посједује, путни налози и сл. Поред тога, у саставу увиђајне документације се врло често налазе материјални трагови и предмети, као и налази криминалистичкотехничких, саобраћајних, машинских и других вјештачења.

ЗАКЉУЧАК

На основу изложеног може се закључити да је увиђај саобраћајних незгода умногоме специфичан у односу на увиђаје других кривичних дјела. Бројне разлике појављују се како у погледу учиниоца, мјеста и начина извршења, трагова и предмета на лицу мјеста, тако и у погледу активности увиђајног органа на лицу мјеста.

Због наведених специфичности саобраћајних незгода, а у циљу превазилажења у пракси присутних проблема непотпуно или нетачно утврђеног чињеничног стања приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода, неопходно је овој проблематици дати много већи значај. За квалитетно вршење увиђаја саобраћајних незгода, неопходно је сљедеће:

- По сазнању за саобраћајну незгоду ОУП треба да предузме све мјере и радње из своје надлежности како би у складу са криминалистичким начелима оперативности и брзине дошао на лице мјеста у што краћем времену и извршио његово обезбјеђење, те спријечио даље измјене на лицу мјеста и уништење или оштећење присутних трагова и предмета.
- Овлаштена лица ОУП-а која врше обезбјеђење лица мјеста и по правилу прва долазе на лице мјеста, морају далеко већу пажњу посветити

лицима затеченим на мјесту догађаја саобраћајне незгоде, што тренутно у пракси није случај. Са затеченим лицима свакако је потребно обавити информативни разговор, утврдити њихов идентитет, те селектовати потенцијалне свједоке, а о прикупљеним сазнањима упознати увиђајни орган по његовом доласку.

- У увиђајној екипи, поред њеног руководиоца, морају се налазити искусни саобраћајни полицајци обучени за вршење увиђаја саобраћајних незгода. МУП треба да настави са стручним усавршавањем овог профила својих службеника, а сама обука требала би пратити савремена достигнућа у овој области, првенствено техничке природе.

- Од мноштва трагова и предмета на лицу мјеста саобраћајне незгоде, неопходно је утврдити оне који потичу од спорне незгоде, а затим сваки од тих трагова и предмета довести у везу, чиме ће се сви уклопити у један мозаик који представља начин настанка незгоде. Без посебних знања из области криминалистике, безбједности саобраћаја, механике, машинства, судске медицине и сл., није могуће разјаснити све пронађене трагове и предмете. Управо због тога у саставу увиђајне екипе морају се налазити и стручњаци из различитих области – саобраћајне, техничке, машинске, као и судски лекар.

- Приликом вршења увиђаја, као и у даљем раду након њега требала би се у много већој мјери користити савремена техничка опрема и уређаји за ову намјену који су свој допринос већ показали у развијеним земљама – првенствено уређаји за стереофотограметријско снимање лица мјеста. Приликом вјештачења саобраћајних незгода, првенствено саобраћајно-техничких, примјена софтверских пакета ове намјене у великој мјери олакшава одређивање неопходних елемената за успјешно вјештачење, а самим тим и расвјетљавање незгоде.

- Неопходно је успоставити много бољу сарадњу између јавног тужиоца и полицијских органа са органима и институцијама којима је посредна или непосредна активност везана за безбједност саобраћаја, прије свега са предузећима за путеве, ауто-мото друштвима, агенцијама и савјетима за безбједност саобраћаја на свим нивоима.

ЛИТЕРАТУРА

- Алексић, Ж.; Шкулић, М. (2007). *Криминалистика*. Београд: Службени гласник.
- Алексић, Ж.; Шкулић, М. (2009). *Криминалистика*. Београд: Службени гласник.
- Кривокапић, В. (1997). *Криминалистика тактика III*. Београд: Полицијска академија.
- Кривокапић, В.; Крстић, О. (1999). *Криминалистика тактика II*. Београд: Полицијска академија.

Утерђивање чињеничног стања код увиђаја саобраћајних незгода

- Липовац, К. (1994). *Увиђај саобраћајних незгода – израда скица и ситуационих планова*. Београд: Виша школа унутрашњих послова.
- Липовац, К. (2000). *Увиђај саобраћајних незгода – елементи саобраћајне трасологије*. Београд: Виша школа унутрашњих послова.
- Липовац, К.; Вујанић, М.; Аранђеловић, М. (2001). *Увиђај саобраћајних незгода – фотографисање*. Београд: Виша школа унутрашњих послова.
- Липовац, К. (2007). *Безбједност саобраћаја*. Бања Лука: Висока школа унутрашњих послова.
- Марић, М.; Саламадија, М. (2013). Анализа прекршаја евидентираних стационарним радарским системом у Републици Српској. *Безбједност, полиција, грађани*, 3-4/13, 99-113.
- Водинелић, В. *et al.* (1986). *Саобраћајна криминалистика – методика обраде саобраћајних несрећа на путевима, води и ваздуху*. Београд: Савремена администрација.

FINDING FACTS IN CRIME SCENE INVESTIGATION OF TRAFFIC ACCIDENTS

Mladen Maric, MA
Milan Salamadija

Abstract: Traffic, with all its benefits, is also characterized by harmful consequences. The most important and the most damaging effects of traffic are traffic accidents which are, measured the number of fatalities, injuries or damage to property, beyond the negative effects of all other offenses. Planning and taking measures to reduce traffic accidents is a very important activity, but documenting and proving are also of great importance. This primarily refers to the investigation of accidents, which is characterized by a number of specifics in relation to investigations of other crimes, as well as the determination of the facts in these events. The reasons for choosing this topic are certain specifics of accidents, but also a contribution in overcoming the present problems in practice, such as incomplete, or inaccurate determination of the facts in the crime scene investigation.

Keywords: traffic accident, crime scene, evidence, crime scene investigation, crime scene documentation.

