

**КРИМИНАЛИСТИЧКОМЕТОДОЛОШКИ ПРИСТУП
ИДЕНТИФИКОВАЊУ ФИНГИРАНИХ САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА И
ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА**

Стручни рад

DOI: 10.7251/BPGBL3415347P

УДК: 343.982:656.1.08

Денис Пијетловић,*МА

Апстракт: Написати рад на тему “Криминалистичкометодолошки приступ идентификовању фингираних саобраћајних незгода и возача у саобраћајним незгодама”, представља веома сложен и захтјеван задатак. Сложен и захтјеван, првенствено из разлога што стручне, или научне литературе на тему утврђивања идентитета возача у саобраћајним незгодама практично нема. У раду ћемо покушати описати, односно рад има за циљ да објасни специфичан поступак полицијских службеника на утврђивању идентитета возача у саобраћајним незгодама. Односно, како би се идентификовао стварни учесник – возач у саобраћајној незгоди, пошто се у оваквим евентуалним ситуацијама ради о “фингирању”. Подаци *World health organization* говоре да деликти у саобраћају, последице ратних дејстава односе највише људских жртава и наносе огромну материјалну штету. Материјална штета код саобраћајних деликата је огромна, а лажно пријављивање саобраћајних незгода држави и осигуравајућим кућама доноси веома велике трошкове. Ова чињеница побуђује интерес органа кривичног гоњења за активно учешће у откривању “фингираних” саобраћајних незгода, односно утврђивању идентитета возача у саобраћајним незгодама. Фингирана саобраћајна незгода има слиједећа обиљежја: саобраћајне незгоде са већ одређеним учесницима, одређеним мјестом, узроком, током и посљедицама.

Кључнеријечи: Криминалистичкометодолошки приступ, идентитет, саобраћајна незгода, фингирање

ЗНАЧЕЊА – ИЗРАЗИ У ВЕЗИ СА САОБРАЋАЈНОМ НЕЗГОДОМ

Да бисмо могли описати методе утврђивања фингираних саобраћајних незгода и идентитет возача у саобраћајним незгодама, потребно је прво рећи шта је то уопште саобраћајна незгода, навести

* Центар јавне безбједности Добој, email: dennispijetlovic@gmail.com.

елементе и појмове, као и обиљежја саобраћајне неводе (ЗООБС-а БиХ, 2006):

- Саобраћајна незгода је догађај на путу или који је почео на путу, у којем је учествовало најмање једно возило у покрету и у којем је једно или више лица погинуло или повријеђено или је настала материјална штета;
- Саобраћајна незгода са обиљежјем кривичног дјела је саобраћајна незгода у којој има погинулих или тешко повријеђених лица или је причињена већа материјална штета;
- Већа материјална штета је имовинска штета већа од 3.000 КМ, у складу са чланом 410. КЗ РС; саобраћајна незгода са обиљежјем прекршаја је саобраћајна незгода у којој има лако повријеђених лица или је причињена мања материјална штета;
- Лице мјеста је мјесто гдје је учесник саобраћајне незгоде предузео радњу или је био дужан да је предузме, мјесто где је наступила посљедица, као и свако друго мјесто гдје се могу пронаћи трагови и предмети саобраћајне незгоде;
- Возило је свако превозно средство намијењено за кретање по путу, осим покретних столица без мотора за немоћна лица и дјечијих превозних средстава;
- Возач је лице које на путу управља возилом;
- Пут је сваки јавни пут и некатегорисан пут на којем се одвија саобраћај;
- Учесник у саобраћају је лице које у саобраћају на путу управља возилом, или се налази у возилу, или на возилу, које тјера, води или јаше животињу која се креће по путу, као и пјешак или лице које своје послове и радне задатке обавља на путу."

УОПШТЕНО О ФИНГИРАНИМ САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

У највећем броју дефиниција увиђаја (Жарковић, 2005), он се одређује као хитна истражна радња, на основу чега се може закључити да је хитност у изласку на лице мјеста и у вршењу увиђаја једна од његових карактеристика која би требало да буде препознатљива.

На први поглед "фингиране" – намјештене саобраћајне незгоде изгледају као случајна појава, нежељени догађај, догађај који се није могао предвидјети. У пракси је евидентна све већа појава да се у саобраћајној незгоди ради о случајном, нежељеном догађају, већ управо "фингирању". Полицијски службеници долазе до ових сазнања управо познавајући правила криминалистике. На основу криминалистичко тактичких метода може се доћи до закључка да се не ради о случајном, нежељеном догађају, него да ту има елементарна кривичног дјела. Управо овдје је веома

битна стручност полицијских службеника у препознавању фингираних, односно намјештених саобраћајних незгода. Велику, круцијалну улогу у откривању “фингираних” саобраћајних незгода има научна дисциплина криминалистика. Основна разлика између “обичне” и фингиране саобраћајне незгоде јесте у томе да у фингираним саобраћајним незгодама учесници унапријед планирају саобраћајну незгоду како би наплатили материјалну штету од осигуравајућег друштва. Као и сва друга противправна дјела, и фингиране – намјештене саобраћајне незгоде имају карактеристична обиљежја.

На основу искустава из праксе, могу се навести карактеристике фингираних – намјештених саобраћајних незгода:

- учествује једно возило које је каско осигурано,
- учествују два возила, од којих је једно каско, а друго редовно осигурано;
- када се ради о једном возилу, онда је то скупочијени аутомобил;
- када се ради о два возила, онда је једно старости између 2 и 5 година (новије) и материјална штета на њему је велика, или тотална, док је друго старо између 10 и 15 година (старије), и технички је исправно, а материјалне штете готово да нема или је незнатна;
- у возилима се налазе само возачи, који у правилу немају повреда;
- учесници су млађе животне доби (25–35 година);
- материјалних трагова готово нема;
- саобраћајна незгода се “догодила” на нефреквентним дијеловима путне мреже;
- саобраћајна незгода се “догађа” у ноћним часовима,
- саобраћајна незгода се “догодила” по лошим временским условима;
- оштећења и деформације на возилу нису реалне.

Све наведено имплицира могућност да је догађај, саобраћајна незгода – “фингирана”, односно намјештена.

УЛОГА ПОЛИЦИЈСКИХ СЛУЖБЕНИКА У ИДЕНТИФИКОВАЊУ ВОЗАЧА У САОБРАЋАЈНИМ НЕЗГОДАМА

Рад је конципиран тако да се бави утврђивањем да ли је саобраћајна незгода “фингирана”, али преваходно тако да се на основу како криминалистичких, тако и оперативно-тактичких и техничких метода утврди идентитет возача у саобраћајним незгодама. Односно, како да се утврди ко је управљао возилом у вријеме настанка саобраћајне незгоде. Циљ рада јесте да се на основу криминалистичких метода, те искуства из праксе, свим полицијским службеницима који раде на сузбијању саобраћајних деликата укаже како на узроке, тако и на појавне облике, прије свега лажног приказивања идентитета возача у саобраћајним незгодама, као и “фингираних саобраћајних незгода”.

Када говоримо о тактичким мјерама и радњама приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода, министар унутрашњих послова Републике Српске, 2011. године, на основу члана 82. став 2. Закона о републичкој управи РС, донио је Инструкцију о вршењу увиђаја саобраћајних негода (Закон о републичкој управи РС, 2011). Овом инструкцијом децидирано и конкретно је прописан поступак полицијских службеника приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода, односно поступање организационих јединица Министарства и предузимање мјера и радњи на расвјетљавању саобраћајне незгоде, како с познатим тако и с непознатим учесницима.

Вријеме изласка полицијских службеника на дојаву о саобраћајној незгоди зависи од неколико фактора, а код нас износи у просјеку десетак минута у урбаном подручју, док је у руралном подручју нешто дуже, што се сматра прихватљивим и у складу је са европским стандардима (Престел, 2004). Када полицијска станица заприми пријаву о саобраћајној незгоди, у правилу се истовремено сазнају и учесници у њој, те можемо рећи да је ријеч о флагрантним деликтима. Сама пријава саобраћајне незгоде и њених учесника не мора увијек да значи да је лице које је затечено на лицу мјеста саобраћајне незгоде, и уједно изјављује да је возач, лице које је управљало возилом у моменту саобраћајне незгоде. Да би се *de facto* утврдило ко је возач, тј. његов идентитет, потребно је већ приликом заступања пријаве о догађају узети што је могуће више података о свим околностима. Најиделаније би било када би полицијски службеник који заступа пријаву добио одговор на седам “златних” питања криминалистике. Онда, на основу добијених одговора можемо планирати криминалистичке мјере и радње изласка на лице мјеста критичног догађаја. Посебну пажњу потребно је усмјерити на особе које су прве дошле на лице мјеста. Од њих можемо добити круцијалне доказе о саобраћајној незгоди, који могу одретити ток истраге. Да би се отклонила сумња да је саобраћајна незгода “фингирана”, односно утврдио идентитет возача, није довољно основно познавање полицијских прописа. Полицијски службеници који се баве саобраћајним деликтима, поред познавања законске регулативе из области унутрашњих послова, потребно је да имају првенствено криминалистичка знања. Поред криминалистичких знања, да би се добио одговор на питање “ко је управљао возилом у вријеме саобраћајне незгоде”, полицијски службеници требало би да имају и основно знање из појединих техничких наука, медицинских наука, познавања фотографије... Врло битна претпоставка квалитетног вршења увиђаја приликом утврђивања чињеница да ли је саобраћајна незгода фингирана, односно како би се утврдио идентитет возача у саобраћајној незгоди те сачинио записник о увиђају, јесте криминалистичко-техничка метода – поред стручно оспособљених полицијских службеника – савремена техника неопходна за вршење увиђаја. Овдје се мисли на

рачунарску технику којом је могуће урадити симулацију саобраћајне незгоде, а самим тим и доћи до релевантних податка ко је у критично вријеме и на критичном мјесту управљао возилом.

Дакле, обучено људство и савремена техника су неопходни предуслови за вршење квалитетног увиђаја саобраћајних незгода, а све у циљу доласка до одговора да ли је предметна саобраћајна незгода фингирана и ко је управљао возилом у вријеме настанка саобраћајне незгоде. Код нас, према важећим прописима, све увиђаје саобраћајних незгода врше припадници саобраћајне полиције. Поставља се питање да ли смо довољно обучени, тј. да ли посједујемо знања неопходна за потпуно стручно утврђивање чињеничног стања код овако сложених радњи.

ИНДИЦИЈЕ НА ОСНОВУ КОЈИХ СЕ УТВРЂУЈЕ ЛАЖНИ ИДЕНТИТЕТ ВОЗАЧА

Приликом доласка на лице мјеста саобраћајне незгоде, важно је поштовати криминалистичка правила, као и начело експедитивности – тј. да се што прије осигурају сви трагови затечени на лицу мјеста, како на ужем тако и на ширем подручју. Посебну пажњу, када постоје основи сумње у вјеродостојност идентитета возача у саобраћајној незгоди, полицијски службеници треба да усмјере на слиједеће појавне облике који су забиљежени у пракси:

- Лице одлази и долази са мјеста догађаја и на мјесто догађаја више пута;
- У непосредној близини мјеста саобраћајне незгоде легитимисан је власник возила који је био у алкохолисаном стању;
- У близини лица мјеста саобраћајне незгоде затечено је возило "шлеп службе" које је из истог мјеста из којег је и учесник у саобраћајној незгоди;
- У возилу су пронађени трагови црвене боје који асоцирају на крв, а учесник је без повреда;
- Возач је доведен другим возилом на мјесто догађаја;
- Саобраћајна незгода – слијетање, једно лице смртно страдало а друго без повреда, које изјављује да није управљало возилом;
- Брачни пар затечен на лицу мјеста саобраћајне незгоде у којој је учествовало једно возило, од којих је један брачни друг под дејством алкохола (углавном мушка особа, и представља се као сувозач), а возило каско осигурано;
- "Возач" је задобио повреде које су окарактерисане као теже тјелесне повреде и не сјећа се критичног догађаја, а путници који немају повреда изјављују да је он управљао возилом;

- У листингу на мобилном телефону, првих пар позива су: други учесник у саобраћајној незгоди, брат, супружник, лице из осигуравајућег друштва..., па тек онда полиција.

МОТИВ

Мотив приказивања лажног идентитета возача и фингираних саобраћајних незгода, углавном је материјална корист. Она подразумева различите врсте оштећења на возилу, али и трошкове настале поводом сачињавања Записника о оштећењу возила, обрачуна висине штете, као и фотографисања возила. Овдје се ради о великим новчаним износима које би требало да исплате осигуравајућа друштва по основу ауто осигурања. Податак да је само једно осигуравајуће друштво из Републике Српске, по основу ауто одговорности, у 2012. години исплатило 26 милиона КМ, указује на јасан мотив фингирања саобраћајних незгода и приказивања лажног идентитета возача, из простог разлога што су велике количине новчаних средстава у питању. На другом мјесту је избјегавање кривичне или прекршајне одговорности, заштита возача (отац се пријави умјесто сина, брат умјесто брата...). Примарни посао полицијских службеника у идентификовању возача јесте усмјеравање пажње на лица која су затечена на лицу мјеста и која контактирају с лицем које се пријавило као возач. Управо та лица сугеришу шта да се изјави, односно да се не изјави ништа.

ТРАГОВИ КОЈИ НАСТАЈУ НА ТИЈЕЛУ ПРИЛИКОМ ДЕШАВАЊА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ

Приликом дешавања саобраћајне незгоде, односно наилазак возила на препреку и удара у исту, тијела задржавају своју брзину инерције и сударају се с дијеловима возила или другим путницима. Од ергономије возила и смјера дјеловања силе зависи у који дио унутрашњости возила ће тијело ударити, што опет зависи од важности елемената пасивне сигурности. (Марвин, 2004). Управо овдје, на првом мјесту криминалистика, па судска медицина, пружају релевантне и објективне могућности за утврђивање спорног питања: Ко је управљао возилом у моменту дешавања саобраћајне незгоде, и да ли је она фингирана. Првенствено, на лицу мјеста критичног догађаја потребно је извршити мисаону реконструкцију саобраћајне незгоде. На основу затеченог положаја возила, врста повреда, оштећења у возилу и на њему, пронађених материјалних трагова можемо склопити мозаик везано за

наводну саобраћајну незгоду, односно ко је управљао возилом у вријеме дешавања саобраћајне незгоде. Око утврђивања распореда сједења у возилу, веома важну улогу има мисаона реконструкција возила по фазама догађања саобраћајне незгоде.

Када стручно лице – љекар прегледом утврди повреде које су настале на тијелу повријеђених, реконструише се и начин кретања тијела, фиксирају се и обрађују мјеста у возилу која би могла бити носиоци трагова удара. Веома битно је проналажење биолошких и текстилних трагова. Уколико се на мјестима налета налазе биолошки трагови косе, крви, коже, ткива и сл., те влакна текстила, физикално-хемијским и биолошким вјештачењима, упоређивањем спорних и неспорних узорака, утврђује се њихово поријекло.

Микроскопском претрагом текстилних узорака дијелова одјеће лица из незгоде, са сједишта и наслоњача, на којима су остали трагови одјеће, вјештачењем контактних трагова између ђонова обуће и папучице квачила, кочнице и гаса, долази се до непобитних чињеница.

Код фронталног удара – налета, тијело возача задржава свој првобитни смјер кретања и инерцијом буде одбачено на точак управљача и ношено инерцијом на вјетробранско стакло, а возило приликом налета или наглог кочења, дјеловањем бочних сила заноси у страну.

Повређивање путника налијетањем на дијелове возила резултат је прве фазе саобраћајне незгоде – а непосредно последице налијетања путника на предње дијелове унутрашњости возила, када долази до одбацивања тијела, односно главе и врата уназад. Доњи дио екстремитета, односно кољена буду у таквом положају да у почетној фази ударају у унутрашње дијелове возила, испод котура управљача. Повреде кољена могу изразито указивати на облик предмета у који су ударила. Горњи дијелови екстремитета, глава заједно са горњим дијелом тијела – бива бачена напријед. Код возача је карактеристична повреда грудног коша, а код сувозача повреда горњег дијела главе.

У даљем току саобраћајне незгоде слиједи одбацивање тијела уназад, усљед чега настају и карактеристичне повреде вратних пршљенова. Такође, код возача су карактеристичне повреде на рукама, које се огледају у прелому палца, шаке и другог прста, уганућа и лома костију стопала и костју пете усљед снажног притиска и контакта са педалом кочнице. Овдје је битно обратити пажњу на порезотине по лицу, врату и рукама, јер су оне карактеристичне за сувозача.

Отисци безбједносних појасева имају врло велику доказну вриједност. Код возача су видљиви слијева на десно, а код сувозача у обрнутом смјеру. Велику доказну вриједност можемо придати траговима на ђоновима ципела. Изненадним и снажним притискањем ђонова на педалу кочнице настају отисци и утисци педала на ђон, тј. у ђон ципела; уз то, појављују се и отисци профила узорка подног покривача на ђоновима.

С тим у вези трагови се фиксирају и изузимају ципеле возача и путника у возилу, те свих гумених навлака на педалама, а изузима се и простирач. Отиске можемо тражити на свим глатким површинама на управљачу, ручици мјењача, ручној кочници, вањском и унутрашњем огледалу – ретровизору, ручицама врата и сл., за које се може претпоставити да их је возач требао или могао дирати и на којима је оставио отиске. Пронађени отисци најчешће су нејасни. Вриједност пронађеног трага цијени се зависно о сваком конкретном случају и у односу на остале пронађене трагове. Ради проналажења трагова контактне природе, односно трагова преношења, претражује се и унутрашња страна сигурносног појаса и наслоњача сједишта, који се изузимају и шаљу на вјештачења. Трагови крви и ткива пружају такође важне тачке ослоња при рјешавању питања утврђивања положаја особа у возилу. Предност имају трагови крви на мјестима која се могу приписати само одрђеној позицији сједишта. То су подручја испод конзоле арматуре, а у подручју које припада возачу, лијево и десно поред ручице полуге за управљање. Трагови крви у правилу имају доказну вриједност само ако се налазе на деформисаним дијеловима возила који су проузроковали повреде. Капљице крви и други облици трага на сједиштима и на поду аутомобила или обриси на вратима, не говоре много, јер су могли настати приликом кретања повријеђене особе по мјесту догађаја или приликом спасавања. Код утврђивања идентитета возача анализирају се и вјештаче трагови косе. Трагове косе проналазимо прије свега на наслоњачу за главу, на предметима из ближег и даљег окружења у које глава удара и у другим дијеловима у возилу. На примјер, код удара главе у вјетробранско стакло у пукотинама стакла или на оквиру врата приликом бочног судара.

Прије свега, у статичком дијелу увиђаја битно је фиксирати положај сједишта (особе различите висине не могу управљати возилом с истог положаја сједишта). Такође је потребно изазивањем отисака папиларних линија фиксирати и положај вањских огледала – особе различитих висина различито намјештају огледала. Раду на мјесту догађаја потребно је придодати посебну пажњу зато што се оно касније више не може поновити, што се мјесто догађаја с временом мијења, трагови уништавају, губе, контаминирају, фингирају и сл. Стога је од посебне важности у рад на мјесто догађаја укључити саобраћајно-техничког и судско-медицинског вјештака, као и друге стручне особе.

ЗАКЉУЧАК

Фингиране – намјештене саобраћајне незгоде, као и саобраћајне незгоде у којима се фингира идентитет возача возила, узимају све више маха. На први поглед чине се да нико оваквом радњом не буде оштећен.

Али, чињенице које износе осигуравајућа друштва, ако се у обзир узме исплаћена штета, говоре супротно. Све веће критике усмјерене на релевантне факторе који се баве овом проблематиком, на ставове стручне и шире јавности, с великом вјероватноћом можемо рећи да су оправдане. С друге стране, појавни облици и узорци фингираних саобраћајних незгода, те фингирања идентитета возача саобраћајних незгода у Републици Српској нису системски обрађивани, тако да је и код ових дјела евидентна тамна бројка криминалитета. Оно што се посебно може истаћи код таквих саобраћајних незгода јесте да се најчешће ради о саобраћајним незгодама слијетања возила с коловоза, или саобраћајним незгодама код којих нема другог учесника или свједока који би могао дати вјеродостојану изјаву. У позадини готово свих таквих саобраћајних незгода јесте возња под утицајем алкохола и неприлагођена брзина, док су “возачи” евидентирани као починиоци саобраћајних прекршаја или кривичних дјела у саобраћају. Мотив фингиране саобраћајне незгоде и прикривања возача јесте избјегавање кривичне или прекршајне одговорности, накнада штете путем осигурања, заштита блиске особе и сл.

Из свега наведеног, да би се дошло до свих одговора у вези с фингирањем саобраћајних незгода, те до утврђивања идентитета возача у саобраћајним незгодама, неопходно је обучено људство, те савремена техника за вршење квалитетног увиђаја саобраћајних незгода, а све у циљу да се дође до одговора да ли је предметна саобраћајна незгода фингирана и ко је управљао возилом у вријеме настанка саобраћајне незгоде.

ЛИТЕРАТУРА

- Пантазијевић, С. (1994). *Безбедност саобраћаја*. Београд: Виша школа унутрашњих послова.
- Липовац, К. (1994). *Увиђај саобраћајних незгода*. Београд: Виша школа унутрашњих послова.
- Водинелић, В. (1986). *Саобраћајна криминалистика*. Београд: Савремена администрација.
- Инић, М. (1991). *Безбедност друмског саобраћаја*. Нови Сад: Факултет техничких наука.
- Закон о основама безбедности саобраћаја на путевима, Службени гласник БиХ 6/06, Сарајево, 2006.
- Матијевић, М. (2002). *Криминалистичка оператива*. Бања Лука: Висока школа унутрашњих послова.
- Водинелић, В. (1985). *Криминалистика – откривање и доказување*, Скопље: Факултет за безбедност и друштвену самозаштиту;

Матијевић, М. (1999). Планирање и провјеравање криминалистичких верзија у оперативном раду ОУП, с освртом на искуства у БиХ – РС. Скопље: Факултет безбедности.

Модли, Д., Шуперина, М., Корајлић, Н. (2008). Рјечник криминалистике. Загреб: Струковна удруга криминалиста Хрватске.

Жарковић, М. (2005). Кривичнопроцесни и криминалистички аспекти увиђаја на лицу места. Београд: издање аутора.

Симовић, М., Симовић В. (2011). Кривичнопроцесно право. Бања Лука: Интернационална асоцијација криминалиста.

CRIMINAL – METHODOLOGICAL APPROACH IN ESTABLISHING IDENTITY OF THE DRIVER IN THE TRAFFIC ACCIDENT

Denis Pijetlovic, MA*

Abstract: Write a work on "criminal – methodological approach in establishing identity of the driver in the traffic accident", presents a very complex and demanding task. Complex and challenging, primarily because of professional or scientific literature on the determination of the identity of the driver in traffic accidents practically none. In this work, we try to describe or work aims to explain the specific procedure of police officers to determine the identity of the driver in traffic accidents. That is, to identify the actual participant – a driver in a car accident, because in such situations to a staging. Data World Health Organization show that traffic offenses, after the war concerning the most casualties. Property damage in traffic offenses is huge, and false reporting of accidents and insurance companies, the state applied a very high cost. This fact creates a prosecutorial interest in active participation for the detection of feigned car accidents or determine the identity of the driver in traffic accidents. Staged traffic accidents has its own characteristics, such as: traffic accidents, but some participants, place, cause, course and consequences.

Keywords: Crime – methodological approach, identity, traffic accidents, staging

* *Public Safety Center Doboј, email: dennispjetlovic@gmail.com.*