

## IDENTIFIKACIJA VOZAČA I VOZILA U DRUMSKIM SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA

### *Sažetak:*

*Procenjuje se da je u više od 10% slučajeva drumskih saobraćajnih nezgoda jedno od vozila koja su učestvovala u nezgodi nepoznato zbog napuštanja mesta nezgode. Postoji i značajan broj drumskih saobraćajnih nezgoda u kojima su poznati svi učesnici nezgode, uključujući sve korisnike vozila, ali kod kojih se u određenom trenutku postavi pitanje „ko je upravljao vozilom?“. Kod navedenih saobraćajnih nezgoda postoji potreba da se sprovedu određena kriminalistička i forenzička istraživanja prilikom kojih bi se prikupili podaci za dalje analize i sprovođenje postupka eliminacije i identifikacije vozila i vozača koji su napustili mesto nezgode ili na drugi način prikrivaju svoju odgovornost za saobraćajnu nezgodu. Policajci koji vrše kriminalističko-tehničku (forenzičku) obradu lica mesta saobraćajne nezgode su obučeni za sprovođenje nekih forenzičkih istraživanja, ali ne za sva koja su u ovom trenutku potrebna i tehnički moguća. Najnaprednije je istraživanje i obrada tragova za sprovođenje DNK analize. Da bi se omogućilo sprovođenje DNK analize neophodno je da izuzimanje za analizu obavi posebno obučeni forenzički ekspert. Ovaj rad prikazuje specifična forenzička istraživanja koja se sprovode prilikom obrade mesta saobraćajnih nezgoda u kojima je neko od vozila ili osoba učesnika napustilo mesto nezgode, ili se sumnja da je vozilom upravljala prijavljena osoba, najčešće kao korisnik nekog od vozila učestvovalih u nezgodi.*

***Ključne riječi:*** saobraćajna nezgoda, forenzička istraživanja, nepoznato vozilo, nepoznat vozač

## 1. UVOD

Drumske saobraćajne nezgode (SN) dešavaju se na svim prostorima, i procenjuje se da koštaju svaku državu 2-3% od bruto nacionalnog dohotka. Svaka država ima potrebu da uredi postupanje povodom događanja SN radi obezbeđenja nadoknade štete nastale u SN i omogućavanja sprovođenja sudskih postupaka radi zadovoljenja pravde. Postupanja povodom saobraćajnih nezgoda su propisana Zakonima<sup>1</sup> i, po pravilu za SN sa težim posledicama (SN sa povredama) podrazumevaju obavezno sprovođenje uviđaja<sup>2</sup>. Prilikom vršenja uviđaja prikupljaju se informacije od značaja za razjašnjenje SN, pre svega radi utvrđivanja identiteta učesnika SN (vozila i osoba), propusta osoba učesnika SN koji su doveli do stvaranja opasne situacije, koji su onemogućili ili smanjili mogućnost izbegavanja SN i propusta koji su uticali na veličinu posledica.

Iskustvo je pokazalo da na svim prostorima jedan broj učesnika SN napusti mesto nezgode. Solnick i Hemenway (1995) su sprovedli istraživanje na uzorku od 18.000 SN sa poginulim pešacima u periodu 1989 - 1981. god. u SAD, i pronašli da su u 20% slučajeva vozači napustili SN, od kojih je skoro polovina identifikovana. Trapečar et. al. (2012) su istraživali SN u Sloveniji<sup>3</sup> u periodu 2000 – 2009. god., na uzorku od 38.286 SN u kojima su učesnici napustili mesto SN. Na osnovu njihovih i zvaničnih podataka o SN u Republici Sloveniji, udeo SN u kojima je neko od učesnika napustio mesto SN u periodu 2009 – 2009. god. se kreće između 9,9 i 13,1 % (tabela 1). Ovo je saglasno sa nezvaničnim podacima za Republiku Srbiju<sup>4</sup> da je udeo SN u kojima je neko od učesnika napustio mesto SN reda veličine 10 – 13%.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	'02-'09
SN*	39.733	41.319	43.136	31.669	31.569	31.001	23.310	20.833	262.570
NN SN**	4.510	4.691	4.978	4.149	3.716	3.068	2.723	2.464	30.299
%	11,4	11,4	11,5	13,1	11,8	9,9	11,7	11,8	11,5

Tabela 1: SN u Sloveniji u periodu 2002 – 2009. god.

\* <https://www.policija.si/index.php/sl/statistika/prometna-varnost> (01.09.2018.)

\*\* NN SN – SN sa nepoznatim učesnicima (Trapečar et. al., 2012)

1 Najčešće zakoni koji uređuju oblast bezbednosti saobraćaja, kao i oni koji uređuju postupanja povodom krivičnih i porekršajnih delikata, rad policije itd.

2 Uviđaj saobraćajnih nezgoda je sistem radnji kojima se u skladu sa odredbama zakona, opažaju, stručno obrađuju i u vidajnoj dokumentaciji registruju i fiksiraju predmeti, tragovi i druge okolnosti značajne za razjašnjenje saobraćajne nezgode (Lipovac et. al., 2014).

3 <https://www.policija.si/index.php/sl/statistika/prometna-varnost> (01.09.2018.)

4 Prema nezvaničnom saznanju autora.

Osim navedenih SN, prisutna je i pojava da se kod nekih SN u kojima su poznati svi učesnici nezgode, uključujući sve korisnike vozila, u određenom trenutku (odmah nakon SN, kasnije u istrazi ili sudskom postupku) postavi pitanje „ko je upravljao vozilom?“. Pritom su moguće dve opcije: da se kao vozač u SN svojevolumno prijavi osoba koja nije upravljala vozilom (radi prikrivanja odgovornosti stvarnog vozača); i da kao vozač bude prijavljena osoba (korisnik vozila) koja je u SN zadobila smrtonosne povrede. U oba slučaja se radi o prikrivanju identiteta vozača ili lažnom prijavljivanju vozača.

Bez obzira na pojavni oblik, kod svih navedenih mogućih slučajeva SN postoji potreba da se prilikom forenzičke obrade mesta nezgode razmatra i kriminalistički značaj tragova, predmeta i okolnosti SN, za šta je potrebna posebna stručnost. U ovom radu se razmatra forenzička obrada mesta nezgode kod SN u kojima je neko od vozila ili osoba učesnika napustilo mesto nezgode, ili se sumnja da je vozilom upravljala prijavljena osoba, najčešće kao korisnik nekog od vozila učestvovalih u SN.

## 2. TRAGOVI SAOBRAĆAJNE NEZGODE

Pod tragovima SN, u najopštijem smislu, podrazumevamo sve posledice saobraćajne nezgode koje se mogu registrovati-fiksirati (Lipovac, 2000). SN se analizira i o njoj se odlučuje na osnovu informacija prikupljenih prilikom vršenja uviđaja, tokom istrage i sudskog procesa. Najznačajniji zaključci donose se na osnovu analize tragova SN, predmeta i okolnosti na mesu SN, koji su svi u direktnoj vezi sa uslovima pod kojima se SN dogodila. Zato je važno da se prilikom vršenja uviđaja izvrši selekcija tragova, predmeta i okolnosti od značaja za SN, i izvrši njihova stručna obrada primenom odgovarajućih metoda fiksiranja<sup>1</sup>.

U zavisnosti od toga šta se na osnovu analize tragova, predmeta i okolnosti može zaključiti, razlikujemo kriminalistički (kriminalističko-tehnički) i saobraćajni (saobraćajno-tehnički) značaj (Lipovac, 2000). Ako se tragovi, predmeti i okolnosti analiziraju sa ciljem da se dođe do informacija o učesniku nezgode (vozilu odnosno osobi) koji je napustio mesto nezgode, ili koji je upravljao vozilom onda se radi o kriminalističkom značaju<sup>2</sup>. Saobraćajni značaj se odnosi na mogućnost da se na osnovu analize tragova, predmeta i okolnosti utvrdi kako se dogodila SN.

Kod kriminalističkih analiza tragova, predmeta i okolnosti prepoznaju se, grubo posmatrano, dve namene: eliminacija i identifikacija. Eliminacija je proces u kome se, primenom naučnih metoda utvrđuje da određeno vozilo odnosno osoba, ili klasa vozila odnosno osoba nisu učestvovali u SN.

<sup>1</sup> Metode fiksiranja su: verbalni metod; metod izuzimanja; merno-grafički metod; i metod fotografisanja i video snimanja (Lipovac, 2000).

<sup>2</sup> Osim navedenog, kriminalistički značaj tragova se odnosi i na mogućnost utvrđivanja da li je događaj SN ili neko drugo delo (ubistvo, pokušaj ubistva itd.)

Identifikacija je proces u kome se primenom naučnih metoda utvrđuje da je određeno vozilo odnosno osoba učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi (Lipovac, 2000). Eliminacija je značajna za sprovođenje prve pretrage kod SN u kojima je neko od učesnika napustio mesto SN, kako bi se što pre pronašli osumnjičeni. Identifikacija se primenjuje kad već postoji najmanje jedan osumnjičeni.

U analizama tragova, predmeta i okolnosti se sprovode razna forenzička veštačenja čiji je cilj da se, primenom proverenih naučno-tehničkih metoda, utvrdi da li tragovi i predmeti nađeni na licu mesta (sporni uzorak) potiču od osumnjičenih vozila/osoba (nesporni uzorak).

### 3. ELIMINACIJA I IDENTIFIKACIJA

U procesu eliminacije, na osnovu nespornog uzorka traga ili predmeta sa mesta SN utvrđuju se karakteristike vozila/lica koje nisu jedinstvene (individualne). Na osnovu tih karakteristika se ne može utvrditi da sporni i nesporni uzorak pripadaju istoj celini, već se sa sigurnošću mogu odbaciti klase vozila/lica koja se sigurno ne mogu dovesti u vezu sa nespornim uzorkom.

*Primer 1: Širina traga forsiranog kočenja prednjeg točka vozila pronađenog na mestu SN odgovara širini gazećeg sloja pneumatika vozila koje je taj trag formiralo. Na osnovu tog podatka ne može se izvršiti identifikacija jer postoji mogućnost da je više vozila koja su prošla tim mestom na putu moglo da formira tragove kočenja na istom mestu i sa jednakom širinom.*

*Primer 2: Sa vozila u sudaru je otpala ljuспа farbe zelene boje. Na osnovu tog podatka ne može se potvrditi da nesporan i sporan uzorak pripadaju istoj celini, već mogu samo da se eliminišu vozila drugih boja kao ona koja sigurno nisu deo istraživane celine, čak i kad imaju oštećenje koje odgovara onom nastalom u predmetnom sudaru.*

*S druge strane, na osnovu oblika i veličine ljuспе boje i oštećenja na vozilu moguće je utvrditi da nesporan i sporan uzorak pripadaju istoj celini, jer oni nastaju na slučajan način i karakteristični su samo za konkretnu situaciju odnosno može se tvrditi da je trag ljuспе boje otpao sa osumnjičenog vozila.*

Iako je pojam identifikacije definisan kao proces u kome se utvrđuje da je određeno vozilo odnosno osoba učestvovala u saobraćajnoj nezgodi, u osnovi se utvrđuje samo da li nesporan uzorak (trag ili predmet koji potiče sa mesta SN) i sporan uzorak (osumnjičeno vozilo ili osoba) pripadaju istoj celini. Utvrđivanje da nesporan i sporan uzorak pripadaju istoj celini ne mora nužno da znači da je identifikovan učesnik SN, već samo da je identifikovano vozilo/osoba koja je prošla mestom SN, i koje je na tom mestu ostavilo određeni trag ili predmet ili je na vozilu odnosno osobi tom prilikom nastao trag ili dospelo predmet.

Recimo, u primeru 2, analizom oblika i veličine ljuste boje i oštećenja na vozilu može se tvrditi da je trag ljuste boje otpao sa osumnjičenog vozila, ali se samo na osnovu toga ne može isključiti mogućnost da je do oštećenja na vozilu došlo u nekoj drugoj situaciji a da je do otpadanja ljuste boje sa vozila došlo tek na mestu SN usled potresa vozila prelaskom preko neravnine, kočenja i sl. Zato će se identifikacija izvršiti tek nakon sprovođenja dodatnih analiza. Na primer, analiza oštećenja i povreda. Ako je u pitanju sudar dva vozila onda oštećenja na oba vozila moraju međusobno da odgovaraju, a ako se radi o obaranju pešaka onda oštećenja na vozilu i povrede pešaka moraju međusobno da odgovaraju, i to po položaju (rasporedu) i intenzitetu. U zavisnosti od situacije, biće potrebno da se sprovede jos dodatnih analiza, kako forenzičkih tako i saobraćajno-tehničkih.

U SN u kojima postoji sumnja da je došlo do prikriivanja identiteta vozača, takođe je potrebno vršiti eliminaciju i identifikaciju. Eliminacija i identifikacija se vrše na osnovu analize povreda korisnika vozila i unutrašnjosti vozila.

*Primer 3: Kod čeonih sudara u kojima je vozač bio vezan sigurnosnim pojasom, pri većim sudarnim impulsima mogu da nastanu karakteristične povrede na levom ramenu (ako je vozač na levoj strani vozila), a kod korisnika vozila do vozača na desnom ramenu. Ako prijavljeni vozač u SN ima karakterističnu povredu na desnom ramenu, onda on može biti eliminisan kao neko ko sigurno nije upravljao vozilom. S druge strane, to što neki korisnik vozila ima karakterističnu povredu na desnom ramenu ne mora da znači da je on upravljao vozilom, jer je takvu povredu moguće zadobiti i sedenjem na zadnjem levom sedištu vozila. Identifikacija će se izvršiti na osnovu sprovođenja dodatnih analiza. Recimo, analiza tragova na donovima obuće gde su mogli da nastanu otisci šara koje odgovaraju papučicama vozila (papučica kočnice najčešće), ili analiza tragova otisaka prstiju ili DNK analiza tragova na upravljaču vozila, ručici menjača i rukohvatu prednjih levih vrata.*

Najčešći tragovi i predmeti SN koji mogu da posluže za eliminaciju i identifikaciju su:

1. tragovi kretanja vozila (kočenja, vožnje i zanošenja);
2. otpali delovi i materijali sa vozila (ljuste boje, komadi stakla, komadi plastike, lajsne, sklopovi vozila ili njihovi delovi: vozačko ogledalo, maska, pokazivač pravca, far itd.);
3. oštećenja na spoljašnjosti vozila osumnjičenog vozila (spornog uzorka) u pogledu rasporeda i intenziteta, i tragovi (tragovi tkiva, tragovi vlakna, biološki tragovi itd.);
4. oštećenja u unutrašnjosti vozila (polomljeno vozačko ogledalo, iskrivljen točak upravljača itd.);
5. okolnosti i tragovi u unutrašnjosti vozila (korišćen sigurnosni pojas, tragovi tkiva, tragovi vlakna, biološki tragovi itd.)

6. povrede pešaka (raspored i intenzitet);
7. tragovi na odeći i obući pešaka (ljuspe boje, komadi stakla, otisak na đonu cipele itd.)
8. lični predmeti (kapa, upaljač, itd.).

Posebno treba napomenuti da će se najčešće isti ovi tragovi koristiti i kod saobraćajno-tehničkih analiza, pa je važno da se oni prilikom forenzičke obrade mesta SN obrade tako da omoguće i tu funkciju. Recimo, trag ljuspe boje se može upotrebiti za eliminaciju (po boji), identifikaciju (po obliku i veličini) ali i za određivanje mesta sudara (po položaju na mestu SN).

Analize koje se najčešće sprovode kod eliminacije i identifikacije su:

1. Fizičke analize (analiza fizičkih osobina predmeta i materijala),
2. Hemijske analize (analize hemijskog sastava materijala),
3. Biološke analize (analiza DNK sastava),
4. Kombinovane analize (paralelno se primenjuju neke od navedenih analiza).

#### **4. FORENZIČKA OBRADA MESTA SAOBRAĆAJNE NEZGODE**

Busarčević (1997) navodi da se prilikom napuštanja mesta SN učinioci veoma brzo udaljavaju sa mesta SN i preduzimaju razne mere u cilju prikrivanja tragova, što otežava njihovo pronalaženje, kao i da su sami tragovi na mestu SN podložni promenama. Ovo otežava prikupljanje relevantnih podataka za eliminaciju i identifikaciju. Slično je i kod SN u kojima postoji sumnja da je došlo do prikrivanja identiteta vozača. Zato je važno da se obradi mesta SN pristupi što skorije nakon događanja.

U osnovi, obrada mesta SN podrazumeva sledeće poslove:

1. Obezbeđenje tragova SN;
2. Prikupljanje podataka o mestu i događaju;
3. Pronalaženje tragova, predmeta i okolnosti;
4. Markiranje;
5. Označavanje;
6. Fiksiranje;

Obezbeđenje tragova SN podrazumeva sprečavanje njihovog pomeranja, promene ili uništavanja (Lipovac, 2000). Svrstava se u jednu od najznačajnijih radnji na mestu SN kojom se omogućava ispravno utvrđivanje okolnosti pod kojima se SN dogodila jer se samo na osnovu neizmenjenih tragova i predmeta mogu sprovesti verodostojne forenzičke analize.

Zato su te radnje od ključnog značaja za kvalitetno sprovođenje eliminacije i identifikacije, pa su i propisane kako bi se osiguralo njihovo sprovođenje.

Zakonom o bezbednosti saobraćaja na putevima<sup>1</sup> propisano je da se radnje koje se odnose na obezbeđenje tragova i predmeta u SN sa najtežim posledicama obavezno i hitno sprovode, još od strane onih koji su prvi prisutni na mestu SN, a to su njeni učesnici<sup>2</sup>.

Internim propisom ministarstva unutrašnjih poslova - Obaveznom instrukcijom o obezbeđenju lica mesta i vršenju uviđaja SN na putevima za policijske službenike je propisana obaveza preduzimanja mera da se sačuva neizmenjeno mesto SN, tragovi i predmeti<sup>3</sup>. Obezbeđenje tragova SN, u pogledu sprovođenja eliminacije i identifikacije, ima za cilj da smanji mogućnost kontaminacije tragova.

Prikupljanje podataka o mestu i događaju omogućava da se što bolje shvati događaj i obezbede značajne informacije za organizaciju prve pretrage na terenu. Podaci se prikupljaju od učesnika SN, očevidaca i ostalih svedoka. Na osnovu prikupljenih informacija se formiraju moguće varijante odvijanja SN koje se dalje proveravaju analizom tragova, predmeta i okolnosti na mestu SN. Od prikupljenih informacija zavisi i kojim će se tragovima, predmetima i okolnostima posvetiti posebna pažnja prilikom vršenja uviđaja.

Pronalaženje tragova, predmeta i okolnosti je rezultat misaone aktivnosti organa koji vrši uviđaj (misaona rekonstrukcija), u kome se zaključuje kako se odvijala SN i koja saobraćajna situacija je prethodila SN. Na osnovu rezultata misaone rekonstrukcije, poznavanja saobraćajne trasologije i iskustva se zaključuje koji tragovi su mogli da nastanu i gde (najbolje da se misaona rekonstrukcija sprovede po fazama SN: pre sudara; u toku sudara; i posle sudara). To će ponekad biti i iterativni proces u kome se smenjuju aktivnosti na prikupljanju podataka o mestu i događaju, misaone rekonstrukcije i pronalaženja tragova i predmeta. Kao rezultat se dobija selekcija tragova, predmeta i okolnosti od značaja za SN, koje treba obraditi..

U kontekstu sprovođenja procesa eliminacije i identifikacije, tragovi koji se najčešće pronalaze (klasifikacija prema mestu nalaženja) su (Busarčević, 1997):

1. Tragovi odbeglog vozila na tlu i stacionarnim objektima na mestu SN,
2. Tragovi odbeglog vozila na nastradalim osobama – žrtvama SN,
3. Tragovi odbeglog vozila na sredstvima prevoza koja su ostala na mestu SN, i
4. Tragovi SN na odbeglom vozilu.

<sup>8</sup> Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima, Sl. glasnik RS, br. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - odluka US, 55/2014, 96/2015 - dr. zakon, 9/2016 - odluka US, 24/2018, 41/2018 i 41/2018 - dr. zakon

<sup>9</sup> Ibidum, čl. 168, st. 1, tačka 6

<sup>10</sup> Obavezna instrukcija o obezbeđenju lica mesta i vršenju uviđaja saobraćajnih nezgoda na putevima (2007), Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije

Najznačajniji tragovi koji se koriste za eliminaciju i identifikaciju biće objašnjeni u nastavku teksta, posebno za dve vrste SN: sa napuštanjem mesta SN i sa prikriivanjem identiteta vozača.

Markiranje je postupak iscertavanja punih ili isprekidanih linija pored tragova i/ili predmeta na licu mesta ili na fotografijama (Lipovac, 2000). Sprovodi se iz više razloga, a posebno je značajno ako postoji opasnost da se promene ili unište bitna svojstva traga ili predmeta tokom vršenja uviđaja.

Označavanje je postupak pridodavanja odgovarajućih oznaka - simbola svakom tragu pojedinačno (Lipovac, 2000). Označavanjem se olakšava vršenje uviđaja, i izrada i korišćenje uviđajne dokumentacije.

Fiksirati trag saobraćajne nezgode znači sačuvati njegova značajna obeležja, a radi kasnije analize.

Osnovne metode su (Lipovac, 2000):

1. izuzimanje (izuzimanje predmeta koji nose trag, izuzimanje mullaža, podizanje daktiloskopskim folijama ili samolepljivnjm trakama i sl.),
2. fotografisanje i video - snimanje,
3. grafički metod (skiciranje i crtanje u razmeri) i
4. verbalni (opisni).

Već je napomenuto da će se često tragovi i predmeti koji su korišćeni u svrhu kriminalističkog značaja (za eliminaciju odnosno identifikaciju) koristiti i za saobraćajni značaj, ali je moguće da će se raditi o različitim bitnim svojstvima traga. Zato je važno da se obrada vrši vrlo pažljivo, uz sagledavanje svih bitnih svojstava i primenu odgovarajućih metoda fiksiranja. Svaki propust u ovom pogledu mogao bi da dovede do toga da se uspešno sprovede postupak identifikacije, ali da se, zbog nestručnog postupanja, onemogući sprovođenje saobraćajne analize i utvrđivanje odgovornosti.

#### **4.1. Napuštanje mesta SN**

S obzirom da je SN događaj u kome nastaju oštećenja vozila i povrede ljudi, očekivano je da se na mestu SN pre svega pronađu tragovi kretanja i otpalih delova i materijala sa vozila koje je napustilo mesto SN (NN vozilo).

Od značaja za eliminaciju je da se na mestu SN (na podlozi i objektima, nastradalima i vozilima) pronađu i stručno obrade sledeći tragovi i predmeti :

1. tragovi kretanja vozila (najčešće voznje i kočenja) – radi utvrđivanja širine gazećeg sloja pneumatika, obima točka, razmaka točkova na pojedinim osovinama i međuosovinskog odstojanja vozila;
2. ljsupe boje; komadi plastike od branika – radi utvrđivanja boje NN vozila;



3. komadi stakla svetlosnih grupa ili cela svetlosna grupa; komadi plastike od pokazivača pravca, ili ceo pokazivač – veći komadi mogu da sadrže sa unutrašnje strane naziv proizvođača vozila ili sklopa ili da imaju razne reljefe, uglavnom sa unutrašnje strane, karakteristične za određene modele vozila; zaključivanje o položaju oštećenja NN vozila; utvrđivanje fizičkih i hemijskih svojstava;

4. komadi plastike od poklopca točka ili ceo poklopac – radi utvrđivanja boje i oblika poklopca točka preostalih na NN vozilu;

5. spoljašnje vozačko ogledalo – radi prepoznavanja marke i modela NN vozila; zaključivanje o položaju oštećenja NN vozila;

6. komadi plastike prednje maske – radi utvrđivanja boje i dezena prednje maske NN vozila;

7. komadi lajsne, ili cele lajsne – radi utvrđivanja oblika lajsne;

8. komadi metala – radi utvrđivanja intenziteta, položaja i oblika oštećenja NN vozila;

9. registarska tablica – prepoznavanje konkretnog vozila;

10. intenzitet, položaj i oblik oštećenja na vozilima i objektima – radi utvrđivanja intenziteta, položaja i oblika oštećenja NN vozila;

11. tragovi boje na vozilima i objektima – radi utvrđivanja boje NN vozila;

12. tragovi otpalih delova i materijala na vozilima i objektima – radi uparivanja sa oštećenjima na NN vozilu;

13. Tragovi krvi, kose i tkiva na otpalim materijalima i delovima sa vozila – biohemijske analize krvi (eleminacija na osnovu krvne grupe itd.); itd.

Od značaja za identifikaciju je da se na mestu SN pronađu i stručno obrade sledeći tragovi i predmeti:

1. ljuspe boje, komadi plastike od branika, komadi plastike od poklopca točka, komadi plastike od pokazivača pravca i pozicionih svetala, veći komadi stakla svetlosnih grupa, komadi plastike prednje maske, komadi lajsne, komadi metala-lima itd. – za potrebe sprovođenja postupka mehanoskopskog uklapanja;

2. registarska tablica – postoji mogućnost da se izvrši direktna identifikacija;

3. individualni tragovi na tragovima kretanja – nepravilnosti na otisku traga vožnje koji se mogu dovesti u vezu sa nepravilnostima na šari gazećeg sloja pneumatika; itd.

Nakon pronalaska osumnjičenog vozila, na njemu je potrebno pronaći i obraditi tragove koji bi mogli da budu u vezi sa mestom SN (tragovi koji su u sudaru nastali na vozilu koje je napustilo mesto SN):

1. Tragovi krvi, kose i tkiva (mogu da se nađu na svim oštećenim delovima automobila, brisačima vetrobranskog stakla i sl., kao i na donjem postroju vozila ako je ono u kretanju bilo kojim svojim delom prešlo preko, ili uz telo nastralog učesnika u SN) – za potrebe sprovođenja DNK analiza;

2. Tragovi boje na oštećenjima vozila – radi utvrđivanja boje;
3. Tragovi na pneumaticima i karakteristike (oznaka, dimenzije, detalji, tragovi kontakta, oštećenja i sl.) – radi poređenja sa tragovima na mestu SN;
4. Dimenzije vozila (položaj točkova vozila<sup>1</sup>) – za poređenje sa tragovima na mestu SN;
5. Tragovi oštećenja nastala u sudaru – za potrebe sprovođenja mehanoskopskog uklapanja i ostalih veštačenja (fizičkih, hemijskih i saobraćajnih);
6. Tragovi odeće, obuće i stvari koje je nosio drugi učesnik – za potrebe sprovođenja fizičkih i hemijskih veštačenja;
7. Tragovi papilarnih linija na mestima kontakta sa drugim učesnikom na vozilu – za potrebe sprovođenja daktiloskopskog veštačenja; itd.

#### **4.2. Prikrivanje identiteta vozača**

Mogućnost da dođe do prikrivanja identiteta vozača najčešće postoji u SN sa teškim posledicama u kojima je samo jedan od korisnika vozila preživeo, ali je pristuna i u ostalim SN kad kod korisnika vozila postoji interes da prikriju odgovornost vozača za SN, a posebno ako je tokom vožnje činio prekršaj (upravljanje pod dejstvom alkohola odnosno psihoaktivnih supstanci, vožnja pre sticanja prava na upravljanje, upravljanje uz nepoštovanje ograničenja iz probne vozačke dozvole, itd), odnosno ima veliki broj kaznenih poena.

Kad se radi o SN u kojima je je samo jedan od korisnika vozila preživeo, najčešće je u pitanju SN sa jednim vozilom u kojoj preživeli tvrdi da je upravljao neko od poginulih, ili nije u mogućnosti da da izjavu prilikom vršenja uviđaja ali kasnije prilikom davanja izjave tvrdi da ne zna ko je upravljao ili tvrdi da je upravljao neko od poginulih (ovaj scenario je moguć i ako je bilo više preživelih koji dogovorno saglasno izjavljuju da je onaj koji je poginuo bio vozač). Zato ovakve SN uvek treba tretirati kao SN sa prikrivanjem identiteta vozača, i uvek prikupljati sve tragove na raspolaganju kojima će se dokumentovati identitet vozača, ili bar eliminisati mogućnost da je upravljao neko od poginulih.

U ostalim SN, prvi korak prilikom vršenja uviđaja trebalo bi da bude vezan za utvrđivanje identiteta svih osoba koje su učestvovala u SN, i provera njihovog psihofizičkog stanja (provera znaka alkoholisanosti ili upotrebe psihoaktivnih supstanci). Ako se prepoznaju znaci alkoholisanosti ili upotrebe psihoaktivnih supstanci kod korisnika vozila, treba izvršiti i testiranje odnosno uzorkovanje bioloških materija za analizu. Za korisnike sa pozitivnim rezultatima daljom analizom treba odabaciti ili potvrditi mogućnost da su upravljali vozilom. To se proverava uporednom analizom povreda i okolnosti i tragova u unutrašnjosti vozila.

---

<sup>1</sup> širina gazećeg sloja pneumatika, razmak točkova na pojedinim osovinama, broj točkova na osovini, vrsta šara (broj i razmak uzdužnih ispučenja) i međuosovinski razmak.

U ostalim SN, prvi korak prilikom vršenja uviđaja trebalo bi da bude vezan za utvrđivanje identiteta svih osoba koje su učestvovala u SN<sup>1</sup> treba odmah izvršiti analizu poređenjem sa okolnostima i tragovima u putničkom prostoru vozila: okolnosti (korišćen sigurnosni pojas, aktiviran vazdušni jastuk, položaj naslona za glavu i sl.), biološki tragovi (tragovi krvi, kose, tkiva itd.), oštećenja (deformisan točak upravljača itd.), i ostali tragovi (tkanina, papilarne linije itd.).

Ako, na osnovu obavljenih razgovora sa učesnicima i svedocima, postoji sumnja da je identitet prijavljenog vozača tačan može se izvršiti i provera kaznenih poena svih korisnika vozila koji imaju vozačku dozvolu, čime bi za osobu sa brojem kaznenih poena blizu graničnog broja trebalo sprovesti dodatna istraživanja.

Da bi se izvršila pouzdana identifikacija vozača najbolje bi bilo da se obezbedi više dokaza. Osim povezivanja povreda sa okolnostima i tragovima u putničkom prostoru vozila, treba pokušati da se obezbede i tragovi papilarnih linija i uzorci za DNK analizu koje treba tražiti na svim površinama koje su ekskluzivno namenjene za upotrebu od strane vozača. To su najčešće, točak upravljača, ručica menjača i rukohvat na vratima namenjenim za vozača.

### **4.3. Osposobljenost za forenzičku obradu tragova**

Programom stručnog osposobljavanja i usavršavanja u MUP predviđena je obuka za vršenje uviđaja saobraćajnih nezgoda za saobraćajnu policiju. Ova obuka obuhvata sticanje osnovnih znanja za uspešnu obradu mesta nezgode, ali ne i svih potrebnih. Saobraćajna policija ne poseduje ni znanja ni opremu da prepozna i izvrši obradu pojedinih tragova na mestu SN, kao što su: tragovi papilarnih linija, tragovi za DNK i druge biološke analize, otisak utisnutih ili otisnutih tragova (mulažiranje) itd. Za obradu tih tragova potrebno je angažovanje forenzičkih eksperata. U Republici Srbiji to su kriminalistički tehničari koji su osposobljeni za obradu tzv. "identifikacionih tragova"<sup>2</sup>, i koji se u obradi saobraćajnih nezgoda angažuju samo po potrebi.

---

<sup>2</sup> postoji mogućnost da je baš učesnik koji je napustio mesto SN zbog navodnog ukazivanja hitne medicinske pomoći, onaj koji je i upravljao vozilom, a da se kao vozač prijavio neko od korisnika vozila

<sup>3</sup> ovaj termin je popularan, ali i nepotpun jer se ne radi samo o tragovima za identifikaciju već tragovima, predmetima i okolnostima za eliminaciju i identifikaciju.

## 5. ZAKLJUČAK

Saobraćajne nezgode sa odbeglim počiniocima (sa napuštanjem mesta SN nekog od učesnika sa vozilom) i SN sa prikrivanjem identiteta vozača nisu retki događaji. Kod događanja SN sa odbeglim počiniocem važno je da se što pre prikupe osnovni podaci o mestu i događaju, pronadu i obrade ključni tragovi, predmeti i okolnosti za eliminaciju i identifikaciju i počne sa potražnom delatnošću. Kod SN sa prikrivanjem identiteta posebno je važno prepoznati da se radi o SN u kojoj je moguće „lažno prijavljivanje vozača“, i izvrši obrada mesta SN kako bi se obezbedili potrebni tragovi, predmeti i okolnosti za eliminaciju lažno prijavljenog i identifikaciju stvarnog vozača.

Uspešna obrada tragova, predmeta i okolnosti obuhvata primenu metoda fiksiranja primernih njihovim osobinama i značaju, i kod ovih SN zahteva znanja i saobraćajnih policajaca i forenzičara. Saobraćajni policajci su obučeni da sprovedu obradu tragova, predmeta i okolnosti potrebnih za sprovođenje pretežno s obraćajno-tehničkih analiza<sup>1</sup>, dok su kriminalistički tehničari osposobljeni za obradu tragova, predmeta i okolnosti za sprovođenje eliminacije i identifikacije. Zato će za uspešnu obradu, pored saobraćajnih policajaca koji su uvek angažovani da obavljaju stručne poslove na uviđaju, biti neophodno i angažovanje kriminalističkih tehničara. Tu potrebu treba da prepozna organ koji vrši uviđaj odnosno saobraćajna policija.

Posebno se izdvajaju SN sa prikrivanjem identiteta vozača, u kojima je od strane saobraćajnih policajaca na uviđaju neophodno da se prepozna da postoji mogućnost da se radi o lažnom prijavljivanju vozača, i na osnovu toga sprovedu dodatna istraživanja koja treba da obave kriminalistički tehničari. S obzirom da je često teško prepoznati tu mogućnost, preporuka je da se sve SN u kojima je učestvovalo jedno vozilo, i u kojima je poginuo jedan korisnik vozila koji je prijavljen kao vozač, tretiraju kao SN sa prikrivanjem identiteta vozača.

Identifikacija da trag i li predmet na mestu SN i određeno vozilo predstavljaju jednu celinu nije istovremeno a priori dokaz da je to vozilo učestvovalo u SN, već samo da je prošlo mestom SN. Konačna identifikacija vozila učestvovalog u SN ili vozača koji je upravljao vozilom će se sprovesti sprovođenjem više analiza, često i saobraćajnih i tehničkih, pa prilikom obrade tragova to treba imati na umu.

I na kraju, posebno treba istaći da napuštanje mesta SN ili lažno prijavljivanje vozača ne znači a priori i krivicu za nastalu SN. Korektnim postupanjem svih stručnih službi prilikom vršenja uviđaja će se obezbediti kvalitetne analize i dolazak do saznanja o propustima učesnika u SN, što je nužno za donošenje ispravne odluke u postupku.

---

<sup>1</sup> sa izuzetkom izuzimanja pojedinih tragova za mehanoskopsko uklapanje kao što su tragovi ljsupa boje, tragovi komada plastike itd.

*Ovaj rad je nastao kao rezultat naučnoistraživačkog projekta  
„Иновирање форензичких метода и њихова примена” (TR 34019).*

## **6. LITERATURA**

- 1) Busarčević, M. (1997). Bekstvo učesnika u saobraćajnoj nezgodi na putu – Metodika otkrivanja i dokazivanja, MUP R. Srbije.
- 2) <https://www.policija.si/index.php/sl/statistika/prometna-varnost> (01.09.2018.)
- 3) Lipovac, K. (2000). Uvidaj saobraćajnih nezgoda - Elementi saobraćajne trasologije. Viša škola unutrašnjih poslova, Beograd.
- 4) Lipovac, K., Vujanić, M., Jovanović, D. (2014). Osnove bezbednosti saobraćaja, Kriminalističko-policijska akademija, Zemun.
- 5) Solnick, S. J., Hemenway, D. (1995). The hit-and-run in fatal pedestrian accidents: Victims, circumstances and drivers, Accident Analysis & Prevention, Vol. 27, No. 5, 1995, pp. 643-649.
- 6) Trapečar, M., Lipičnik, M. I., Balažić, J. (2012). Identification of drivers in traffic accidents and determination of passenger position in a vehicle by finger arks, Promet – Traffic&Transportation, Vol. 24, 2012, No. 1, 53-61.