

IDENTIFIKOVANJE FINGIRANIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA - KRIMINALISTIČKO - METODOLOŠKI PRISTUP

Rad je baziran na način da se bavi utvrđivanjem da li je saobraćajna nezgoda namještena - fingirana, ali prevashodno da na osnovu kriminalističkih metoda i operativno taktičkih i tehničkih metoda utvrdi da li se saobraćajna nezgoda stvarno dogodila, ili je događaj unaprijed dogovoren. Cilj rada je da se na osnovu metoda iz kriminalistike, te iskustva iz prakse svim policijskim službenicima koji rade na suzbijanju saobraćajnih delikata ukaže na indikatore fingiranih saobraćajnih nezgoda. Kada je u pitanju ova negativna pojava, motiv za istu jeste naplata odštete od osiguravajućih društava za ranije nastalu materijalnu štetu na automobilu. Zbog specifičnosti tragova koji postoje kod saobraćajne nezgode, nakon upoređivanja sa tragovima fingirane saobraćajne nezgode, nedvosmisleno se utvrde određena odstupanja, u njihovom broju, veličini i obliku, kao i po mjestu gdje se mogu naći, te redoslijedu nastajanja. Sumnja u saobraćajnu nezgodu se javlja kada se istragom utvrđeni i opisani materijalni tragovi ne mogu dovesti u vezu sa oštećenjima na vozilu, po težini štete i načinu kako je ona nastala. U cilju otkrivanja fingiranih saobraćajnih nezgoda ključni značaj imaju obučeni policijski službenici. Upravo zbog obučenosti i primjene kriminalističkih metoda, dobro obučeni policijski službenici mogu razjasniti detalje i utvrditi stvarno činjenično stanje. U svakom slučaju, pitanje kako dokazati fingiranu saobraćajnu nezgodu, zaslužuje posebnu pažnju.

Ključne riječi: kriminalističko – metodološki pristup, indikatori, tragovi, saobraćajna nezgoda, fingiranje

IDENTIFICATION OF FAKE ACCIDENTS – FORENSIC - METHODOLOGICAL APPROACH

The paper is based on determining whether a traffic accident is fake, but primarily to determine on the basis of criminalistics methods and operational tactical and technical methods whether the traffic accident really happened, or the event was arranged in advance. The aim of the paper is to point out the indicators of fake traffic accidents to all police officers who work on the suppression of traffic offenses, on the basis of criminalistics methods and practical experience. When it comes to this negative phenomenon, the motive for it is the collection of compensation from insurance companies for previous incurred material damage to the car. Due to the specifics of the traces that exist in a traffic accident, after comparing with the traces of a fake traffic accident, certain deviations are unequivocally determined, in their number, size and shape, as well as in the place where they can be found and the order of occurrence. Suspicion of a tuned-up traffic accident occurs when the material traces determined and described by the investigation cannot be related to the damage to the vehicle, the severity of the damage and the manner in which it occurred. Trained police officers are crucial to detecting tuned-up traffic accidents. Precisely because of the generality and application of criminal methods, well-trained police officers can clarify the details and establish the actual facts. In any case, the question of how to prove a fake traffic accident deserves special attention.

Keywords: *forensic - methodological approach, indicators, traces, traffic accident, faking*

1 UVOD

U saobraćajnim nezgodama širom svijeta godišnje život izgubi oko 1,25 miliona osoba, podaci su Svjetske zdravstvene organizacije (WHO, 2021). Takođe, ističu da milioni ljudi zadobiju teške tjelesne povrede koje utiču na njihov dalji tok života. Prema izvještaju WHO-a (2021), na putevma širom svijeta dnevno život izgubi oko 3.300 osoba. Saobraćajne nezgode, navodi se u istom izvještaju, na devetom su mjestu na listi uzroka smrtnosti u svijetu. Podaci iste organizacije govore da godišnja šteta od saobraćajnih nezgoda na globalnom nivou iznosi 518 milijardi dolara. Hipotetički posmatrano, da je samo 1 % saobraćajnih nezgoda fingirano, radi se o ogromnim novčanim sredstvima koji koštaju države.

Kad govorimo o saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini, na osnovu prikupljenih podataka od nadležnih institucija (MUP-a RS, F MUP-a, MUP-a Brčko Distrikta), u Bosni i Hercegovini na putevima, u 2019. godini dogodilo se ukupno 34.519 saobraćajnih nezgoda (BIHAMK, 2020). Od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda sa posljedicama po lica evidentirano je 7.256 saobraćajnih nezgoda (poginula lica, teške tjelesne povrede, lakše tjelesne povrede), te 27.263 saobraćajnih nezgoda samo sa materijalnom štetom. U 2019. godini u saobraćajnim nezgodama u Bosni i Hercegovini poginulo je 261 lice, dok je kod 10.291 lica stepen povreda okarakterisan od strane medicinskih ustanova kao teže ili lakše tjelesne povrede. BiH nema zvaničnu bazu podataka o fingiranim saobraćajnim nezgodama, ali se zasigurno radi o ne malom broju ovakvih događaja. Kada policijski službenici otkriju fingiranu saobraćajnu nezgodu, prema mjesno nadležnom tužilaštvu se sačinjava Izvještaj o počinjenom krivičnim djelu "udruživanje radi činjenja krivičnih djela iz KZ-a RS u vezi sa krivičnim djelom ovjeravanje neistinitog sadržaja i u sticaju s produženim krivičnim djelom prevara" (Krivični zakonik Republike Srpske, 2003).

Za sve ove događaje policijski organi vrše istražne radnje, u cilju utvrđivanja uzroka i lica koja su prouzrokovali saobraćajnu nezgodu. Činjenica je da je velika većina saobraćajnih nezgoda, stvarno saobraćajna nezgoda, ali da je u zadnje vrijeme od strane policijskih organa evidentiran i ne mali broj fingiranih saobraćajnih nezgoda. Kako bi se identifikovao stvarni učesnik u saobraćajnoj nezgodi, policijski organi primjenjuju kriminalističko – metodološki pristup u otkrivanju stvarnog učesnika u saobraćajnoj nezgodi.

2 INDIKATORI FINGIRANIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Na prvi pogled „fingirane” – namještene saobraćajne nezgode izgledaju kao slučajna pojava, neželjeni događaj, događaj koji se nije mogao predvidjeti. U praksi je evidentna pojava da se ne radi o slučajnom, neželjenom događaju, već upravo o fingiranju. Policijski službenici dolaze do ovih saznanja upravo poznavajući

pravila kriminalistike. Na osnovu kriminalističko - taktičkih metoda može se doći do zaključka da se ne radi o slučajnom, neželjenom događaju, nego da tu ima elemenata krivičnog djela. Upravo, ovdje je veoma bitna stručnost policijskih službenika na prepoznavanju namještenih saobraćajnih nezgoda. Krucijalnu ulogu u otkrivanju „fingiranih“ saobraćajnih nezgoda ima naučna disciplina kriminalistika.

Osnovna razlika između „obične“ i fingirane saobraćajne nezgode je da u fingiranim saobraćajnim nezgodama učesnici unaprijed planiraju saobraćajnu nezgodu, sa motivom da naplate materijalnu štetu od osiguravajućeg društva. Kao i sva druga protivpravna djela i fingirane saobraćajne nezgode imaju karakteristične indikatore. Niže navedeni indikatori mogu kriminalistu uputiti, ili potaknuti na sumnju da se može raditi o fingiranom događaju:

- učestvuje jedno vozilo koje je kasko osigurano;
- učestvuju dva vozila od kojih je jedno kasko, a drugo redovno osiguranje;
- kod kasko osiguranja, gdje se dva vozila „čuknu“ branicima, ali je unutra više ljudi koji prijave povrede;
- kada se radi o jednom vozilu, to je skupocjeni automobil;
- kada se radi o dva vozila, onda je jedno novije proizvodnje i materijalna šteta je velika, ili totalna, dok je drugo starije proizvodnje, i tehnički je ispravno, a materijalne štete gotovo da nema ili je neznatna;
- u vozilima se nalaze samo vozači;
- materijalnih tragova gotovo nema;
- materijalni tragovi (kočenje, zanošenje) na kolovozu i van njega su mali (kratki) i slabog intenziteta;
- materijalni tragovi su nesrazmjerni sa oštećenjem na vozilu visoke klase;
- saobraćajna nezgoda se „dogodila“ na nefrekventnim djelovima putne mreže;
- saobraćajna nezgoda se „dogodila“ u noćnim časovima;
- saobraćajna nezgoda se „dogodila“ po lošim vremenskim uslovima;
- oštećenja, deformacije i materijalni tragovi ne mogu se dovesti u vezu sa oštećenjima na vozilu, po težini štete i načinu kako je ona nastala;
- materijalni tragovi (kočenje, zanošenje) na kolovozu i van njega su mali (kratki) i slabog intenziteta;
- materijalni tragovi su nesrazmjerni su sa oštećenjem na vozilu visoke klase;
- Sve navedeno implicira na mogućnost da događaj - saobraćajna nezgoda, nije saobraćajna nezgoda, nego se radi o unaprijed režiranom događaju, tačnije fingiranju saobraćajne nezgode.

3 METODE POLICIJSKIH SLUŽBENIKA NA IDENTIFIKOVANJU FINGIRANIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Metode u kriminalistici predstavljaju naučno zasnovane načine spoznavanja, istraživanja i postupanja sa objektima kriminalističke spoznaje, kao i načine organizovanja i sprovođenje efikasnog (ali ne i protivzakonitog) djelovanja državnih subjekata u procesu otkrivanja krivičnih događaja, razjašnjenja i presuđenja izvršenih, ali i sprečavanja budućih krivičnih dela.

Kada govorimo o taktičkim mjerama i radnjama, odnosno kriminalističko metodološkom pristupu prilikom vršenja uviđaja saobraćajnih nezgoda, u Republici Srpskoj ministar unutrašnjih poslova Republike Srpske, 2011. godine, na osnovu člana 82. stav 2. Zakona o republičkoj upravi RS (2008), donio Instrukciju o vršenju uviđaja saobraćajnih nezgoda. Ovom instrukcijom decidno i konkretno je propisan postupak policijskih službenika prilikom vršenja uviđaja saobraćajnih nezgoda, odnosno postupanje organizacionih jedinica Ministarstva i preduzimanje mjera i radnji na rasvjetljavanju saobraćajne nezgode, kako sa poznatim, tako i sa nepoznatim učesnicima.

Postupanje policijskih službenika, na osnovu pomenute Instrukcije je sljedeći; Kada policijska stanica zaprimi prijavu o saobraćajnoj nezgodi, u pravilu istovremeno se saznaju i učesnici u istoj, te možemo reći da je riječ o flagrantnim deliktima. Sama prijava saobraćajne nezgode i njenih učesnika ne mora uvijek da znači da je lice koje je zatečeno na licu mjesta saobraćajne nezgode, i ujedno izjavljuje da je vozač, lice koje je upravljalo sa vozilom u momentu saobraćajne nezgode. Da bi se "*de facto*" utvrdilo ko je vozač, tj. njegov identitet, potrebno je već prilikom zaprimanja prijave o događaju uzeti što je moguće više podataka o svim okolnostima. Najidealnije bi bilo kada bi policijski službenik koji zaprima prijavu dobio odgovor na sedam "zlatnih" pitanja kriminalistike. Onda, na osnovu dobijenih odgovora možemo planirati kriminalističke mjere i radnje izlaska na lice mjesta kritičnog događaja. Posebnu pažnju potrebno je usmjeriti na osobe koje su prve došle na lice mjesta. Od njih možemo dobiti krucijalne dokaze o saobraćajnoj nezgodi, koja mogu odrediti tok istrage.

Da bi se otklonila sumnja da je saobraćajna nezgoda fingirana, nije dovoljno osnovno poznavanje policijskih propisa. Policijski službenici koji se bave saobraćajnim deliktima, pored poznavanja zakonske regulative iz oblasti unutrašnjih poslova, potrebno je da imaju i znanja iz kriminalistike. Pored krimanalističkih znanja, da bi se dobio odgovor na pitanje „da li je saobraćajna nezgoda fingirana, policijski službenici trebali bi da imaju i osnovno znanje iz pojedinih tehničkih nauka, medicinskih nauka, poznavanja fotografije. Vrlo bitna pretpostavka kvalitetnog vršenja uviđaja prilikom utvrđivanja činjenica da li je saobraćajna nezgoda fingirana, te sačinjavanja zapisnika o uviđaju, kriminalističkotehničkih metoda jeste, pored stručno osposobljenih policijskih službenika, i savremena tehnika neophodna za vršenje uviđaja. Ovdje se misli na

računarsku tehniku kojom je moguće uraditi simulaciju saobraćajne nezgode, a samim tim i doći do relevantnih podataka.

Dakle, obučeno ljudstvo i savremena tehnika su neophodni preduslovi za vršenje kvalitetnog uviđaja saobraćajnih nezgoda, a sve u cilju da se dođe do odgovora da li je predmetna saobraćajna nezgoda fingirana. Kod nas, prema važećim propisima, sve uviđaje saobraćajnih nezgoda vrše pripadnici saobraćajne policije. Postavlja se pitanje, da li su dovoljno obučeni, i da li posjeduju neophodna znanja za potpuno stručno utvrđivanje činjeničnog stanja kod ovako složenih radnji.

4 TRAGOVI NASTALI U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA

Pod tragovima saobraćajnih nezgoda, u najopštijem smislu, podrazumijevamo sve posljedice saobraćajne nezgode koje se mogu registrovati – fiksirati (Lipovac, 2000). Saobraćajna nezgoda 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 događaja – saobraćajne nezgode, predmeta i okolnosti na licu mjesta, koji su svi u direktnoj vezi sa uslovima pod kojima se eventualna saobraćajna nezgoda dogodila. Zato je važno da se prilikom vršenja uviđaja izvrši selekcija tragova, predmeta i okolnosti od značaja za saobraćajnu nezgodu, i izvrši njihova stručna obrada primjenom odgovarajućih metoda. 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 događaja - vozilu onda se radi o kriminalističkom značaju. Saobraćajni značaj se odnosi na mogućnost da se na osnovu analize tragova, predmeta i okolnosti utvrdi kako se dogodila saobraćajna nezgoda. Kod kriminalističkih analiza tragova, predmeta i okolnosti prepoznaju se, grubo posmatrano, dvije namjene: eliminacija i identifikacija. Eliminacija je proces u kome se, primjenom naučnih metoda utvrđuje da određeno vozilo nije učestvovalo u saobraćajnoj nezgodi.

Tragovi oštećenja koji nastaju na vozilu, nakon udara vozila u neku prepreku, zavise od brzine, vrste i kvaliteta materijala od koga je ono proizvedeno. Najmanji udar vozila u neku prepreku, pa čak i udar u ljudsko tijelo, životinju proizvodi oštećenja na vozilu, u vidu ulubljenja, pucanja završnog sloja laka, lomove dijelova na vozilu, itd. Dubina nekog ulubljenja na vozilu, ili drugoj prepreci i njene razmjere značajne su, kako po dužini tako i širini.

Među svim tragovima posebno značajno mjesto pripada oštećenjima, jer se preko istih utvrđuje položaj učesnika saobraćajne nezgode u momentu prvog kontakta između vozila i prepreke sa kojom vozilo ima kontakt. Za izvođenje zaključka o dijelu vozila koji je proizveo povredu služe tragovi krvi, djelići tkiva,

djelići odjeće, obuće, kostiju, itd.

Pregled u vozilu na pronalaženju tragova posebno na donjem stroju vozila treba prilaziti krajnje odgovorno i ozbiljno. U zapisniku o uviđaju saobraćajne nezgode i foto-elaboratu policijski službenik treba da fiksira postojanje, prirodu i izgled svih oštećenja na vozilu koja zatekne na licu mjesta kritičnog događaja, kako bi se izvršila rekonstrukcija i po potrebi stvorio model oštećenog vozila. Ako se početne radnje ne obave u okviru uviđaja i prvih vještačenja, kasnije će biti veoma teško, ili nemoguće utvrditi tok nastanka saobraćajne nezgode. Prilikom pregleda vozilo treba podijeliti u zone: prednji dio, lijevu stranu, zadnju stranu, desnu stranu, zonu poklopca motora, do prostora u kojem se nalazi agregat vozila, pneumatika, krov karoserije i ostali dijelovi vozila. Pregled treba izvršiti mjernim instrumentima, zavisno od dijela, uređaja i opreme koja se istražuje.

5 TRAGOVİ KOJİ NASTAJU NA TIJELU U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA

Prilikom dešavanja saobraćajne nezgode, odnosno nailaska vozila na prepreku i udara u istu, tijela zadržavaju svoju brzinu inercije i sudaraju se s dijelovima vozila ili drugim putnicima. Od ergonomije vozila i smjera djelovanja sile zavisi u koji dio unutrašnjosti vozila će tijelo udariti, što opet zavisi od važnosti elemenata pasivne sigurnosti (Mavrin, 2004).

Provodi se misaona rekonstrukcija saobraćajne nezgode na osnovu zatečenog položaja vozila, vrsta povreda, oštećenja u vozilu i na njemu, pronađenih materijalnih tragova. Osnovu utvrđivanja rasporeda sjedenja u vozilu čini misaona rekonstrukcija vozila po stepenima događanja saobraćajne nezgode.

Kada stručno lice, ljekar pregledom utvrdi povrede koje su nastale na tijelu povrijeđenih, rekonstruiše se i način kretanja tijela, fiksiraju se i obrađuju mjesta u vozilu koja bi mogla biti nosioci tragova udara. Veoma bitno je pronalaženje bioloških i tekstilnih tragova. Ukoliko se na mjestima naleta nalaze biološki tragovi kose, krvi, kože, tkiva i sl., te vlakna tekstila; fizikalno-hemijskim i biološkim vještačenjima, upoređivanjem spornih i nespornih uzoraka, utvrđuje se njihovo porijeklo.

Mikroskopskom pretragom tekstilnih uzoraka s vanjskih dijelova odjeće lica iz nezgode, sa sjedišta i naslonjača, na kojima su ostali tragovi odjeće, vještačenjem kontaktnih tragova između đonova obuće i papučice kvačila, kočnice i gasa, dolzi se do odlučnih činjenica.

Kod frontalnog udara – naleta, tijelo vozača zadržava svoj prvobitni smjer kretanja i inercijom bude odbačeno na upravljač i nošeno inercijom na vjetrobransko staklo, a vozilo prilikom naleta i ili naglog kočenja, djelovanjem bočnih sila zanosi u stranu.

Povređivanje putnika nalijetanjem na dijelove vozila rezultat je prvog procesa, a neposredno poslije nalijetanja putnika na prednje dijelove unutrašnjosti vozila,

dolazi do odbacivanja tijela, odnosno glave i vrata unazad.

Donji dio ekstremiteta, koljena budu u takvom položaju da u početnom stadijumu udaraju u unutrašnje dijelove vozila ispod točaka upravljača. Povrede koljena mogu izrazito ukazivati na oblik predmeta u koji su udarila. Dok gornji dijelovi ekstremiteta, glava zajedno s gornjim dijelom tijela biva bačena naprijed. Kod vozača je karakteristična povreda grudnog koša, a kod suvozača povreda gornjeg dijela glave.

U daljem toku saobraćajne nezgode slijedi odbacivanje tijela unazad, uslijed čega nastaju i karakteristične povrede vratnih pršljenova.

Takođe, kod vozača su karakteristične povrede na rukama, koje se ogledaju u prelomu palca, šake i drugog prsta, uganuća i dolazi do loma kosti stopala i kosti pete usljed snažnog pritiska i kontakta sa pedalom kočnice. Ovdje je bitno obratiti pažnju na porezotine po licu, vratu i rukama, jer su one karakteristične za suvozača.

Otisci bezbjednosnih pojaseva imaju vrlo veliku dokaznu vrijednost. Kod vozača su vidljivi s lijeva na desno, a kod suvozača u obrnutom smjeru. Veliku dokaznu vrijednost možemo pridati tragovima na đonovima cipela. Iznenadnim i snažnim pritiskanjem đonova na pedalu kočnice nastaju otisci i utisci pedala na đon, tj. u đon cipela, uz to pojavljuju se i otisci profila uzorka podnog pokrivača na đonovima. S tim u vezi tragovi se fiksiraju te izuzimaju cipele vozača i putnika u vozilu, te svih gumenih navlaka na pedalama, a izuzima se i prostirač. Zasad se još uvijek otisci prstiju i dlanova rijeđe koriste. Otiske možemo tražiti na svim glatkim površinama na točku upravljača, ručici mjenjača, pomoćnoj kočnici, vanjskom i unutrašnjem ogledalu – retrovizoru, ručicama vrata i sl., za koje se može pretpostaviti da ih je vozač trebao ili mogao dirati i na kojima je ostavio otiske. Pronađeni otisci najčešće su nejasni. Vrijednost pronađenog traga cijeni se zavisno o svakom konkretnom slučaju i u odnosu na ostale pronađene tragove.

Radi pronalazjenja tragova kontaktne prirode, odnosno tragova prenošenja, pretražuje se i unutrašnja strana sigurnosnog pojasa i naslonjača sjedišta, koji se izuzimaju i šalju na vještačenja.

Tragovi krvi i tkiva pružaju takođe važne tačke oslonca pri rješavanju pitanja utvrđivanja položaja osoba u vozilu. Prednost imaju tragovi krvi na mjestima koja se mogu pripisati samo određenoj poziciji sjedišta. To su područja ispod konzole armature, a u području koje pripada vozaču, lijevo i desno pored ručice poluge za upravljanje. Tragovi krvi u pravilu imaju dokaznu vrijednost samo ako se nalaze na deformisanim dijelovima vozila koji su prouzrokovali povrede. Kapljice krvi i drugi oblici traga na sjedištima i na podu automobila ili obrisi na vratima, ne govore mnogo jer su mogli nastati prilikom kretanja povrijeđene osobe mjestom događaja ili prilikom spašavanja.

Tragove kose pronalazimo prije svega na naslonjaču za glavu, na predmetima iz bližeg i daljnjeg okruženja u koje glava udara i u drugim dijelovima u vozilu. Na

primjer, kod udara glave u vjetrobransko staklo u pukotinama stakla ili na okviru vrata prilikom bočnog sudara.

Prije svega, u statičkom djeljelu uviđaja bitno je fiksirati položaj sjedišta (osobe različite visine ne mogu upravljati vozilom s istog položaja sjedišta). Takođe je potrebno s izazivanjem otisaka papilarnih linija fiksirati i položaj vanjskih ogledala – osobe različitih visina različito namještaju ogledala.

6 INDIKATORI FINGIRANIH SAOBRAĆAJNIH NEZGODA

Danas, nije rijedak slučaj da se u Naredbi za vještačenje saobraćajne nezgode od strane Suda umjesto najčešćih analiza saobraćajne nezgode, a koje se odnose na utvrđivanje mjesta sudara, brzina učesnika saobraćajne nezgode, definisanje propusta učesnika saobraćajne nezgode, uzroka i okolnosti za nastalu saobraćajnu nezgodu, zahtijeva analiza i izjašnjavanje vještaka, a po pitanju da li se saobraćajna nezgoda uopšte dogodila, da li se mogla dogoditi na opisani način i da li su učesnici koji su okrivljeni za nastalu saobraćajnu nezgodu i učestvovali u nezgodi? Da bi policijski službenik mogao da odgovori na ova pitanja potrebno je da ima odgovarajuća znanja, poseduje određene vještine, da pohađa određenu obuku, konstantno vrši usavršavanje znanja, koristi savremene metode i alate u analizi saobraćajne nezgode.

Prilikom dolaska na lice mjesta saobraćajne nezgode, policijski službenik treba poštovati kriminalistička pravila, kao i načelo ekspeditivnosti, tj da se što prije osiguraju svi tragovi zatečeni na licu mjesta, kako na užem, tako i na širem području. Posebnu pažnju, kada postoje osnovi sumnje u vjerodostojnost da li se radi o saobraćajnoj nezgodi, policijski službenici treba da usmjere pažnju na indikatore koji eventualno ukazuju da je eventualni događaj saobraćajna nezgoda ili se radi o fingiranju saobraćajne nezgode. Ukoliko policijski službenik nedvosmisleno, na licu mjesta saobraćajne nezgode utvrdi niže navedene inikatore, sa velikom, gotovo 100% vjerovatnoćom može konstatovati da se saobraćajna nezgoda stvarno dogodila. Ukoliko, neki od niže navedenih indikatora nedostaje, policijskom službeniku koji vrši uviđaj daje za pravo da posumnja u fingiranje događaja.

Geometrijski indikator - pokazuje geometrijsku međuzavisnost, međusobni izgled i položaj tragova na vozilima i međusobnu zavisnost povreda vozača i saputnika u prostoru dešavanja saobraćajne nezgode.

Energetski indikator - pokazuje međusobnu zavisnost nastanka deformacija u odnosu na put kretanja vozila u udarnom procesu, mjesta kontakta i put smirenja vozila nakon kontakta.

Prostorni indikator - pokazuje položaj tragova u momentu ulaska vozila u udarni proces, za vrijeme udarnog procesa, mjesta kontakta i nakon udarnog procesa.

Vremenski indikator - pokazuje međusobnu vremensku zavisnost nastanka

tragova i deformacija na vozilima u momentu ulaska vozila u udarni proces, u udarnom procesu i nakon udarnog procesa.

Biomehanički indikator - pokazuje vrstu i obim povreda vozača-putnika u odnosu na mikrolokaciju unutrašnjosti vozila, mjesto i vrijeme nastanka u udarnom procesu vozila.

7 ZAKLJUČAK

Rad opisuje postupak policijskih službenika, metode, tragove i indikatore za utvrđivanju fingiranih saobraćajnih nezgoda. Podaci (WHO, 2021) govore da delikti u saobraćaju, poslije ratnih dejstava odnose najviše ljudskih žrtava i nanose ogromne materijalne troškove. Materijalna šteta kod saobraćajnih delikata je ogromna, a lažno prijavljivanje saobraćajnih nezgoda državi i osiguravajućim kućama nanose veoma velike troškove. Ovom činjenicom stvara se interes organa krivičnog gonjenja na aktivnom učešću za otkrivanje fingiranih saobraćajnih nezgoda. Fingirana saobraćajna nezgoda ima svoja obilježja, a to su: saobraćajne nezgode sa već određenim učesnicima, određenim mjestom, uzrokom, tokom i posljedicama.

Fingirane saobraćajne nezgode su naša svakodnevnica. Iako se na prvi pogled čini da niko time nije oštećen, činjenice koje iznose osiguranici govore da to nije tako. Njihove kritike upečene na račun inkriminacije takvih djela, na procesna rješenja, hodograme postupanja, a prije svega na stavove stručne i šire javnosti, zasigurno imaju oslonac. S druge strane, pojavni oblici i uzorci prikrivanja ili fingiranja saobraćajnih nezgoda nisu sistemski obrađivani niti dostupni na jednom mjestu. Policijski službenici, vještaci saobraćajne struke, analitičari saobraćajnih nezgoda svaki na svoj način obrađuju tragove nastale posljedicom saobraćajne nezgode, i do sada nema ustaljene procedure obrade saobraćajne nezgode koja bi metodološki dala odgovore na pojedina pitanja vezana za nastanak iste. Na osnovu stručno prikupljenih tragova saobraćajne nezgode kroz kompatibilnu analizu geometrije deformacija na vozilima, energetskeg bilansa djelovanja sila u udarnom procesu, vremensko prostorne analize tragova nezgode i biomehanike povređivanja učesnika moguće je egzaktno opisati nastanak saobraćajne nezgode. Hipotezu dobijenu kompatibilnom analizom moguće je potom simulirati čime ista dobija veliki stepen vjerovatnosti realizacije događaja.

8 LITERATURA

BIHAMK. (2020). *Informacija o saobraćajnim/prometnim nezgodama, njihovim uzrocima i posljedicama u BiH u 2019. godini*. <https://bihamk.ba/bs/vijesti/informacija-o-saobracajnim-nezgodama-njihovim-uzrocima-i-posljedicama-u-bih-u-2019-g/477>

Krivični zakonik Republike Srpske. (2003). *Sl. glasnik RS*, (49/03, 108/04, 37/06, 70/06, 73/10, 1/12, 37/13).

Lipovac, K. (2000). *Uviđaj saobraćajnih nezgoda - Elementi saobraćajne trasologije*. Beograd: Viša škola unutrašnjih poslova.

Mavrin, I. (2004). *Pasivna sigurnost vozila*. Zagreb: Hrvatski autoklub.

World Health Organization (WHO). (2021). *Road traffick injuries*. https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1

Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja BiH. (2006). *SG BiH*, (6/06).

Zakon o republičkoj upravi RS. (2008). *Sl. glasnik RS*, (118/08, 11/09, 74/10, 86/10).