

ВРШЕЊЕ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА – КРИМИНАЛИСТИЧКОПРАВНИ АСПЕКТ ПОСТУПАЊА ПОЛИЦИЈЕ У РЕПУБЛИЦИ СРПСКОЈ

Прегледни научни рад

DOI: 10.5937/zurbezkrim2501043C	COBISS.RS-ID 143293953	УДК 656.1.08:343.982(497.6PC)
---------------------------------	------------------------	-------------------------------

Александар Ђекић¹

Министарство унутрашњих послова Републике Српске, Република Српска, БиХ

Айспиракћ: Увиђај као радња доказивања једна је од најзаступљенијих процесних радњи које полицијски службеници скоро свакодневно предузимају у своме раду. Радња увиђаја са аспекта предузимања од стране полицијских службеника има свој правни и криминалистички значај. Важећим нормативним актима прописане су посебне одредбе које се односе на увиђај и за које се може рећи да су заједничке за све догађаје. Међутим, специфичност увиђаја као радње доказивања посебно се огледа код вршења увиђаја саобраћајних незгода и поступања на лицу мјеста, као и даљег предузимања других радњи.

Циљ овога рада је исказивање криминалистичкоправног аспекта поступања полиције код увиђаја саобраћајних незгода у Републици Српској, прије свега, дефинишући саобраћајне незгоде као облик небезбједности саобраћаја, затим истичући увиђај кроз процесни и криминалистички значај са посебним освртом на специфичности увиђаја саобраћајних незгода у односу на увиђаје других догађаја. Кроз рад биће приказано и практично поступање полиције код догађаја саобраћајних незгода, одосно приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода у пракси полиције Републике Српске. На крају рада ће бити приказан и криминалистичкопроцесни значај елементарна увиђајне документације.

Кључне ријечи: криминалистички, правни, увиђај, саобраћај, полиција, кривично дјело, прекршај.

УВОД

Безбједност саобраћаја дио је цјелокупне безбједности као основне друштвене потребе, односно, потребе свакога човјека појединца. Ово произлази из самога дефинисања и сагледавања саобраћаја као људске дјелатности

1 Александар Ђекић, МА, запослен у Министарству унутрашњих послова Републике Српске. Имејл: djekic.96@hotmail.com

(Mátyás et al., 2025). Саобраћај представља једну од свакодневних дјелатности и у теорији се дефинише на различите начине. Једна од основних и најприхватљивијих дефиниција саобраћаја је да оно представља организовано кретање саобраћајних јединица саобраћајним путевима (Липовац, Јовановић & Нешић, 2024). У претходној дефиницији садржани су сви елементи саобраћаја и то саобраћајне јединице које чине превозна средства, саобраћајни пут, што представља површину по којој се одвија саобраћај и организованости, односно уређеност саобраћајне дјелатности кроз важећу правну регулативу.

Поред свих предности које постоје у оквиру саобраћаја и саобраћајне дјелатности, њиховог значаја за цјелокупни животни процес, као и животни процес свакога човјека појединца, постоје и одређени негативни ефекти. Негативни ефекти испољавају се кроз различите облике, а једни од њих су и саобраћајне незгоде за које се може рећи да представљају најтежи облик небезбједности саобраћаја. Саобраћајне незгоде се дешавају услед непоштовања прописаних норми у погледу безбједног одвијања саобраћаја.

У теорији се развила посебна научна дисциплина под називом безбједност саобраћаја, чији је циљ проучавање, проналажење најбољих механизма за постизање што већег нивоа безбједности саобраћаја уз што мање негативне ефекте.

Безбједност саобраћаја може се посматрати као један друштвени феномен којим се на одређен начин може управљати ради постизања претходно постављених циљева. Негативни ефекти безбједности саобраћаја су саобраћајни деликти, услед којих долази до настанка саобраћајних незгода. Саобраћајни деликти као облици небезбједности саобраћаја представљају појаве до којих долази услед непоштовања норми које су прописане важећим правним актима. Управо из тог разлога дошло је и до настанка и сталног развоја безбједности саобраћаја као научне дисциплине.

Циљ и задатак сваке државе јесте успостављање што бољих услова живота у друштву. Са тим се веже и успостављање што већег нивоа безбједности у свим областима, тако и безбједности саобраћаја. Држава остварује циљеве и задатке кроз проналажење и развој многобројних механизма. Свакако да један такав механизам подразумијева заштиту вриједности друштва кроз прекршајноправно и кривичноправно законодавство.

Кроз прекршајноправно и кривичноправно законодавство прописани су деликти против безбједности јавног саобраћаја, за које су прописане и санкције, а у циљу заштите цјелокупног стања безбједности саобраћаја и евентуалног спречавања настанка могућих посљедица.

Важна активност надлежних органа након саобраћајних незгода је адекватно дјеловање у погледу предузимања потребних радњи и мјера ради анализе и разјашњавања цјелокупног догађаја. Систем радњи и мјера који се предузима у поменутом циљу представља увиђај, као једна од неколико процесних радњи, односно, радњи доказивања. Радња увиђаја подразумијева активно учешће надлежних субјеката, међу којима је свакако полиција као орган управе. Дјеловање полиције у погледу саобраћајних незгода, њиховог

разјашњења и предузимања потребних радњи и мјера огледа се како са правног тако и са криминалистичког аспекта.

У раду ће бити обрађен појам и дефинисање саобраћајних незгода као облика небезбједности саобраћаја и приказ увиђаја као радње са аспекта правног и криминалистичког значаја са посебним акцентом на специфичности које се везују за увиђај саобраћајних незгода. Кроз рад ће бити приказано и практично поступање полиције од момента запримања обавјештења до окончања увиђајне радње у пракси полиције Републике Српске. На крају рада биће обрађена материја која се односи на елементе увиђајне документације, односно, криминалистички и правни значај увиђајне документације.

САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ КАО ОБЛИК НЕБЕЗБЈЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА

Основни облик небезбједности саобраћаја су саобраћајне незгоде које настају као посљедица непоштовања прописа из области безбједности саобраћаја. Дефинисање саобраћајне незгоде у теорији је присутно на неколико начина. Према дефиницији коју је дао Комитет УН за унутрашњи транспорт 1956. године, саобраћајна незгода дефинише се као незгода која се догодила на мјесту отвореном за јавни саобраћај или која је започела на таквом мјесту, у којој је једно или више лица погинуло или повријеђено и у којој је учествовало најмање једно возило у покрету (Липовац, Јовановић & Нешић, 2024).

Претходна дефиниција једна је од основних и најприхватљивијих дефиниција која се користи у теорији и пракси. На основу ње, појам саобраћајне незгоде дефинисан је и у унутрашњем, домаћем правном систему којим се уређује област безбједности саобраћаја. Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (Службени гласник БиХ број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23) саобраћајну незгоду дефинише као 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.² Законом се остварује прекршајноправна заштита безбједности јавног саобраћаја кроз прописивање правила понашања, основних одредби о безбједном учешћу у саобраћају и санкцијама о непоштовању прописаних норми. Закон прописује и обавезе учесника у саобраћају у случају настанка саобраћајних незгода и санкције у случају непоступања по прописаним дужностима.

2 Члан 9 тачка 56 Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (Службени гласник БиХ број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23).

Поред прекршајноправне заштите безбједности јавног саобраћаја, развијен је и систем кривичноправне заштите. Кривичноправна заштита безбједности јавног саобраћаја односи се на прописивање кривичних дјела бланкетног карактера. Кривични законик Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 64/17, 104/18 – Одлука Уставног суда Републике Српске, 15/21, 89/21 и 73/23) у посебној глави прописује кривична дјела против безбједности јавног саобраћаја. Прописана кривична дјела имају бланкетни карактер, с обзиром на то да се њихова садржина употпуњава са прописима из области безбједности јавног саобраћаја. Кривичноправна заштита, поред безбједности јавног саобраћаја, има и општу заштиту безбједности људи и имовине (Симовић, Јовашевић & Симовић, 2015).

Догађање саобраћајних незгода директно погађа учеснике у незгоди, односно све учеснике у саобраћају, али и ширу друштвену заједницу. Интерес учесника који није одговоран за настанак саобраћајне незгоде усмјерен је ка остваривању надокнаде штете која му је причињена у догађају саобраћајне незгоде. За цјелокупну друштвену заједницу интерес је смањење настанка саобраћајних незгода, односно, свођење на најмању могућу мјеру (Пантазијевић, 2000). У циљу смањења броја саобраћајних незгода и посљедица које настају, развијен је систем активне и пасивне безбједности саобраћаја. Активна безбједност саобраћаја има превентивни циљ који се односи на спречавање настанка саобраћајних незгода, односно, смањење вјероватноће и могућности настанка саобраћајне незгоде. Пасивна безбједности саобраћаја има за циљ смањење посљедица саобраћајних незгода које су се догодиле. Пасивна безбједност саобраћаја бави се питањем смањења посљедица, односно, смањења броја настрадалих, смањења тежине посљедица и смањења материјалне штете након саобраћајних незгода (Липовац, 2007).

Као основна три фактора који доводе до настанка саобраћајне незгоде истичу се фактор човјек, фактор пут и фактор возило. Свакако да ови фактори представљају и основне чиниоце безбједности саобраћаја, према којима је уједно усмјерена активност превенције и репресије. Фактор човјек као носилац угрожавања безбједности саобраћаја и настанка саобраћајних незгода подразумијева психофизичко стање возача које се односи на смањену могућност запажања возача у смислу свих битних појава, догађаја, радњи и опасности у саобраћају. Стање пута и цјелокупне путне мреже једно је од директних узрочника настанка саобраћајних незгода, оно се односи на цјелокупно стање коловоза, стање саобраћајне сигнализације, ширину коловоза, радијус оштрих кривина и друге карактеристике. Фактор пут никако не би требало изоставити приликом вршења анализе саобраћајних незгода и процјена стања безбједности саобраћаја. Фактор возило односи се на техничку исправност, њихову старост у погледу године производње и друге елементе возила који су неопходни за безбједно учешће у саобраћају (Пијетловић, 2010).

За реализацију активне и пасивне безбједности саобраћаја и праћења стања безбједности саобраћаја, неопходна је анализа и разјашњавање сваког

конкретног догађаја саобраћајне незгоде. То се постиже предузимањем система радњи и мјера у оквиру увиђаја као једне од процесних радњи. Увиђај као процесна радња прописана је Законом о кривичном поступку Републике Српске.³

Поступање по пријавама догађаја саобраћајних незгода⁴, предузимање потребних радњи и мјера, као и вршење увиђаја саобраћајних незгода у највећој мјери у надлежности је полицијског органа. Дужност обавјештавања полицијског органа о догађајима саобраћајних незгода, као и дужност поступања по таквим обавјештењима директно произлази из одредби Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини и Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске.⁵ На основу наведених законских прописа, детаљније одредбе о поступању полицијског органа, односно, полицијских службеника у случају саобраћајних незгода у Републици Српској, прописане су посебним подзаконским актом и то Инструкцијом о вршењу увиђаја саобраћајних незгода (Министарство унутрашњих послова Републике Српске, 2019).⁶

СПЕЦИФИЧНОСТИ УВИЂАЈА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Када се говори о увиђају као систему радњи, односно дефинисању, у теорији је заступљен став да постоје три приступа дефинисању појма увиђаја и то, процесуалистички, криминалистички и увиђај како систем радњи.

Процесуалистички приступ дефинисању увиђаја заснива се на одредбама процесног закона, односно Закона о кривичном поступку. Према таквом начину дефинисања, увиђај представља истражну, процесну, односно, доказну радњу која се предузима у складу са одредбама Закона о кривичном поступку и која се састоји од непосредног чулног опажања чињеница важних

3 Члан 229 Закона о кривичном поступку Републике Српске (Службеник гласник Републике Српске број: 53/12, 91/17, 66/18 и 15/21).

4 Начин сазнања за догађаје саобраћајних незгода биће посебно обрађен у наредном дијелу овога рада.

5 Дужности и обавезе у случају настанка саобраћајних незгода, као и поступање по заprimљеном обавјештењу прописане су ЗООБС БиХ од члана 154 до 162 (Службени гласник БиХ број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23) и Законом о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 63/11 и 111/21) од члана 91 до члана 94а.

6 Инструкција о вршењу увиђаја саобраћајних незгода је посебан подзаконски акт који доноси министар унутрашњих послова на основу својих овлашћења, којим се прописују одредбе о надлежности за вршење увиђаја саобраћајних незгода, поступање организационих јединица Министарства унутрашњих послова Републике Српске по заprimању обавјештења о саобраћајној незгоди, начин обезбјеђења лица мјеста саобраћајне незгоде, вршење увиђаја и предузимање радњи и мјера на расвјетљавању саобраћајне незгоде са непознатим извршиоцима. Детаљније се прописује начин поступања полицијских службеника од момента сазнања за догађање саобраћајне незгоде до сачињавања увиђајне документације. Важна чињеница у погледу наведене инструкције јесте да је она у складу са вишим правним актима којима се регулише иста материја. Тренутно важећа инструкција је од мјесца јула 2019. године.

за разјашњавање кривичног дјела, које се региструју у записнику о увиђају. Увиђај се дефинише и као доказно средство које се састоји у непосредном и у законској форми предузетом чулном опажању чињеница које су важне за остваривање кривичнопроцесног задатка од стране надлежног органа поступка. Циљ увиђаја је утврђивање бића или постојања кривичног дјела и утврђивање околности под којим се дјело догодило, затим проналажење индиција за кривичну одговорност окривљеног, као и за утврђивање кривичне одговорности, утврђивање отежавајућих и олакшавајућих околности, контролисање других доказних средстава, утврђивање постојања величине штете која је дјелом причињена (Бејатовић & Говедарица, 2015).

Одредбама Закона о кривичном поступку Републике Српске (Службеник гласник Републике Српске број: 53/12, 91/17, 66/18 и 15/21) и Упутством о поступању тужиоца и овлашћеног службеног лица у откривању кривичног дјела, починиоца и спровођењу истраге (Министарство правде Републике Српске и Министарство унутрашњих послова Републике Српске, 2023), прописано је да овлашћено службено лице може⁷, након обавјештења тужиоца, извршити увиђај и одредити потребна вјештачења, осим прегледа, обдукције и ексхумације леша. У складу са Упутством, након запримања обавјештења овлашћеног службеног лица, дежурни тужилац доноси одлуку о присуству вршењу увиђаја. Такву одлуку доноси на основу процјене у зависности од тежине кривичног дјела и посљедице која је наступила. Изузетак од доношења одлуке су случајеви када је наступила смртна посљедица у којима је обавезно присуство тужиоца на лицу мјеста.

Криминалистички приступ увиђаја огледа се у томе да оно представља процесну радњу, која се заснива на чулном опажању. Кроз криминалистички приступ истиче се значај криминалистичке радње у току увиђаја. Са аспекта криминалистике, увиђај се дефинише као радња доказивања која се састоји од непосредног опажања промјена на лицу мјеста кривичног догађаја које предузима овлашћени орган, то јесте, увиђај је систем интелектуалних, реалних и инструменталних дјелатности које се примјењују на основу одредби Закона о кривичном поступку уз примјену криминалистичко-техничких и тактичких метода и средстава који су усмјерени на проналажење, обезбјеђивање од уништења и фиксирање криминалистичких и правно релевантних материјалних информација за потребе евентуалног кривичног поступка (Пена, 2010).

Увиђај као процесна радња предузима се на мјесту конкретног догађаја, криминалистички познато као лице мјеста догађаја. Само лице мјеста представља оно мјесто гдје је радња предузета, мјесто гдје је наступила посљедица, као и друго мјесто гдје се могу пронаћи предмети и трагови везани за сам догађај. Криминалистичка правила предузимају се у свим случајевима, без обзира о којој саобраћајној незгоди се ради. Увиђај саобраћајних незгода по свом садржају има посебне специфичности у односу на увиђаје других радњи.

7 Право да овлашћено службено лице предузме одређену радњу, да може, али не мора, овлашћен је за предузимање радње.

Специфичности увиђаја саобраћајних незгода издвајају се према:

- учесталости – посматрајући друге облике прекршаја и кривичног дјела, а који су доступни свима нама, свакако да се може уочити доста мањи број њих у односу на саобраћајне незгоде;
- обиму посљедица – посматрају се од најнижих и то: мање материјалне штете на возилима која су учествовала у саобраћајним незгодама или саобраћајној и другој имовини; затим, теже посљедице – наступање лакших и тежих тјелесних повреда по учеснике саобраћајних незгода, а најтежи облик је наступање смртне посљедице неког од учесника у саобраћају;
- специфичности извршиоца – оно се разликује у односу на учеснике – извршиоце других догађаја. Учесник саобраћајне незгоде може бити искључиво само лице које је учесник у саобраћају. Анализирајући законску дефиницију учесника у саобраћају, учесници саобраћајних незгода могу бити само лица која се у саобраћају налазе на путу или на путу обављају послове и задатке. Учесници саобраћајних незгода нису само посебне категорије лица, као код других догађаја, лица склона вршењу прекршаја и кривичних дјела, него то могу бити и „обични” грађани који у претходном периоду нису изражавали недопуштена понашања у погледу непоштовања нормираних правила. Саме саобраћајне незгоде често настају усљед нехатног поступања, што се везује за неделинквентност личности;
- специфичности мјеста – посматра се из саме дефиниције саобраћајне незгоде, односно, да се ради о догађају који се десио на путу или је започео на путу. Даље анализирајући дефиницију пута и њене елементе, видљиво је да је то површина на којој се одвија саобраћај и коју свако може користити слободно под условима одређеним законом. Из претходно наведеног истичу се специфичности да се увиђај саобраћајне незгоде предузима само на путу, односно, површини намијењеној за одвијање саобраћаја, што није специфично и за неке друге догађаје;
- специфичности трагова – поред посљедица које могу имати према лицима, животињама, возилима, објектима и предметима, специфичности увиђаја саобраћајних незгода огледају се и у осталим траговима. Остали трагови подразумијевају групу трагова који се искључиво вежу само за догађаје саобраћајних незгода, а који могу бити трагови кретања возила, трагови на саобраћајним површинама и други слични трагови.

Трагови према фази у којој су настали могу се посматрати као трагови настали прије саобраћајне незгоде, у току догађања саобраћајне незгоде и након настанка саобраћајне незгоде. Према мјесту проналаска трагова саобраћајних незгода, трагови се дијеле на трагове на путу или другим површинама, трагове на возилима и објектима и трагове на лицима и лешевима. Посебна група трагова важна за догађаје саобраћајних незгода, која

се посебно узима у обзир, с обзиром на могућност фингирања саобраћајних незгода су типични и нетипични трагови. (Липовац & Нешић, 2024);

- специфичностима циљева увиђаја – циљ увиђаја саобраћајних незгода је и давање одговора на питање како и под којим условима се догодила саобраћајна незгода. За давање одговора на ово питање свакако да је битан правни, криминалистички, али и саобраћајни значај увиђаја;
- специфичношћу и комплексношћу потребних знања и вјештина неопходних за анализу конкретне догађаја и специфичним стручним пословима који се обављају на увиђају – цјелокупна анализа саобраћајне незгоде врши се на основу увиђајне документације, у којој се евидентира претходно затечено и фиксирано стање са лица мјеста. Управо, то може бити и основна потреба за предузимање додатних радњи, као што су изузимање сијалица, тахографских исписа, мјерења конкретне видљивости, мјерења нагиба коловоза, мјерења прегледности и других битних карактеристика (Липовац et al., 2018).

ПОСТУПАЊЕ ПОЛИЦИЈЕ У ДОГАЂАЈИМА САОБРАЋАЈНИХ НЕЗГОДА

Полицијски службеници имају основну и најважнију улогу у поступању по догађајима саобраћајних незгода. Њихова улога произлази из прописаних дужности, који имају свој правни и криминалистички значај.

По догађајима саобраћајних незгода полиција поступа сазнањем за саобраћајну незгоду. Обавјештење, односно пријаву најчешће подносе учесници саобраћајне незгоде или други учесници у јавном саобраћају. Сазнање је могуће и током редовног, проактивног рада полиције, јавним поговарањем, путем медија, путем анонимних или псеудонимних пријава и на друге начине. Без обзира на начин запримања обавјештења, односно, сазнања, дужност полицијских органа, односно, полицијских службеника је излазак на лице мјеста саобраћајне незгоде и предузимање потребних радњи и мјера. Дужност полицијских службеника је да заприме обавјештење о саобраћајној незгоди, односно, да заприме пријаву о догађају и даље предузму потребне радње и мјере које имају своје упориште кроз неколико законских и подзаконских аката.⁸

8 Закон о полицији и унутрашњим пословима (Службеник гласник Републике Српске број: 57/16, 110/16, 58/19, 82/19, 18/22 и 55/23), као једно од полицијских овлашћења прописује и запримање пријава, што подразумијева овлашћење и дужност полицијских службеника, које се по своме садржају односи на прекршаје, кривична дјела и друге догађаје. Члан 158 Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (Службени гласник БиХ број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23) прописује дужност полицијског органа и других овлашћених лица да изађу на мјесто саобраћајне незгоде у којој има погинулих или повријеђених лица или је настала већа материјална штета, те да изврше потребне радње и мјере и о њој сачине записник о увиђају. По прописаној одредби, дужност полицијског органа не односи се на саобраћајне незгоде са мањом материјалном штетом, с обзиром на то да је

Након запримања обавјештања, односно, пријаве о догађају саобраћајне незгоде, дужност полицијских службеника је да по њој поступе, изађу на лице мјеста и провјере наводе пријаве и предузму друге радње и мјере. Након потврђивања навода пријаве и утврђивања да се ради о догађају који садржи елементе саобраћајне незгоде, обавеза полицијских службеника је да поступе по прописаној процедури и предузму низ радњи и мјера. Једна од тих радњи и мјера је обезбјеђење лица мјеста и предузимање тзв. мјера првог оперативног захвата. Значај полиције у овом дијелу поступања у потпуности се огледа кроз криминалистички аспект. Обезбјеђење лица мјеста саобраћајне незгоде врши се непосредним физичким регулисањем саобраћаја по указаној потреби, паркирање службеног возила са свјетлосним уређајима на погодан начин и постављањем привремене саобраћајне сигнализације. Задатак cjелокупних активности обезбјеђења лица мјеста огледа се кроз прикривање тијела евентуално смртно страдалих учесника у саобраћајној незгоди, обезбјеђење пружања медицинске помоћи, обавјештавање здравствене установе, спречавање приступа неовлашћеним лицима, обезбјеђење несметаног приступа надлежним субјектима и службама, у случају потпуне обуставе саобраћаја – вршење преусмјеравања саобраћаја на алтернативне правце, утврђивање идентитета учесника саобраћајне незгоде, као и евентуалних свједока догађаја, обезбјеђење затеченог стања, трагова и предмета, у случају временских неприлика – спречавање могућности њиховог помјерања, уништења или оштећења, утврђивање да ли предметна саобраћајна незгода има обиљежја саобраћајне незгоде са елементима прекршаја или кривичног дјела.⁹ Обезбјеђење лица мјеста као систем радњи и мјера представља важан елемент увиђаја као самосталне радње, јер од њега може зависити cjелокупан даљи поступак анализе предметне саобраћајне незгоде. Основна карактеристика ове радње огледа се у хитноси и брзини поступања. По самом доласку на лице мјеста, дужност полицијских службеника је уочавање свих чињеница везаних за догађај и предузимање потребних радњи и мјера у циљу њиховог обезбјеђења и правилног фиксирања (Ганија, 2004).

прописана дужност учесника да уклоне возила са коловоза, размијене личне податке и испуне образац европског извјештаја о саобраћајној незгоди. Изузетак од наведенога јесте дужност полицијских органа да поступе по пријави и изађу на лице мјеста саобраћајне незгоде уколико то захтијева један од учесника саобраћајне незгоде. Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 63/11 и 111/21) у члану 91.

- 9 У складу са Инструкцијом о вршењу увиђаја саобраћајних незгода, саобраћајна незгода са елементима кривичног дјела је догађај у којем се учесник у саобраћају не придржава саобраћајних прописа и тиме угрози јавни саобраћај, на начин да доведе у опасност живот људи, па услед тога код другог наступи тешка тјелесна повреда и/или смртна посљедица, као и догађај у којем возач моторног возила или другог превозног средства остави без помоћи или не укаже помоћ лицу које је тим превозним средством или ради њега повријеђено. Саобраћајна незгода са обиљежјем прекршаја је догађај у којем је наступила лака тјелесна повреда и/или материјална штета и догађај у којем је учествовало једно возило и у којем је возач тога моторног возила проузроковао саобраћајну незгоду, те је тешко тјелесно повријеђен или је наступила смртна посљедица.

Грешке приликом обезбјеђења лица мјеста, услед којих може доћи до промјена на лицу мјеста, јесу некоришћење расположивих средстава (траке за обезбјеђење са одговарајућим натписом, саобраћајне купе, непостављање возила у правилан положај и друга погодна средства). Једна од најчешће заступљених грешака је омогућавање приступа неовлашћеним лицима у круг лица мјеста саобраћајне незгоде.

Важећом Инструкцијом о вршењу увиђаја саобраћајних незгода која се примјењује у Републици Српској, дужност полицијских службеника је да прије започињања вршења увиђаја, уколико постоје основи сумње да саобраћајна незгода има обиљежја кривичног дјела, одмах обавијесте надлежног тужиоца и поступају у складу са одредбама Закона о кривичном поступку Републике Српске и Упутства о поступању тужиоца и овлашћеног службеног лица у откривању кривичног дјела, починиоца и спровођењу истраге. О обавјештавању тужиоца и cjелокупној комуникацији сачињава се службена забиљешка у којој се констатује све претходно утврђено. Дужност обавјештавања тужиоца постоји и у случајевима саобраћајних незгода са елементима прекршаја у којима код учесника наступи тешка тјелесна повреда или смртна посљедица.¹⁰ Након запримљеног обавјештења, тужилац доноси одлуку о присуству на лицу мјеста током вршења увиђаја о чему упознаје полицијског службеника. Специфичности појединих увиђаја саобраћајних незгода огледају се и у дужности обавјештавања руководних радника, као и њиховог присуства на лицу мјеста приликом вршења увиђаја. Ово је и потврда којом се исказује већи значај у одређеним случајевима вршења увиђаја саобраћајних незгода, са којим се постиже већи степен објективности, свеобухватности, професионалности и ефикасности приликом обављања радњи.

Предузимање радње увиђаја на лицу мјеста саобраћајних незгода подразумева поступање у складу са процесним и криминалистичким правилима. Увиђај саобраћајних незгода врши се уз примјену мисаоне реконструкције, обрадом ширег и ужег лица мјеста, односно, фиксирањем затеченог стања у складу са одредбама Закона о кривичном поступку Републике Српске, као и подзаконским актима којима је детаљније прописано поступање полицијских службеника. Свака радња предузета током вршења увиђаја на лицу мјеста и накнадно, фиксира се на одређен начин и документује кроз увиђајну документацију.

Специфичности увиђаја саобраћајних незгода огледа се и у саставу увиђајне екипе. Састав увиђајне екипе у складу са Инструкцијом о вршењу увиђаја саобраћајних незгода¹¹ која се примјењује у Републици Српској,

10 Оваква дужност прописана је подзаконским актом, Инструкцијом о вршењу увиђаја саобраћајних незгода, која је у примјени у Републици Српској и којом се уређује област поступања полицијских службеника у догађајима саобраћајних незгода, а коју је донио министар унутрашњих послова Републике Српске. Тренутно важећа инструкција је из 2019. године.

11 Подзаконски акт којим се уређује област поступања у догађајима саобраћајних незгода, као интерни пропис који доноси министар унутрашњих послова Републике Српске.

одређује се за сваку конкретну саобраћајну незгоду, а зависи од тога да ли се ради о саобраћајној незгоди са елементима кривичног дјела или прекршаја. Увиђај саобраћајне незгоде са елементима кривичног дјела врши екипа у саставу коју чине тужилац, инспектор за вршење увиђаја саобраћајних незгода или криминалистички инспектор и полицијски службеник са завршеним курсом за вршење увиђаја саобраћајних незгода или криминалистички техничар. У саобраћајним незгодама, када је код учесника наступила тешка тјелесна повреда или смртна посљедица, а нема обиљежја кривичног дјела, увиђај врши инспектор за вршење увиђаја саобраћајних незгода или криминалистички инспектор и полицајац са завршеним курсом за вршење увиђаја саобраћајних незгода или криминалистички техничар. Увиђај саобраћајне незгоде у којој је код другог учесника наступила тјелесна повреда, чији степен није познат прије вршења увиђаја, с обзиром на то да се он не може утврдити, увиђај врши инспектор за вршење увиђаја саобраћајних незгода или криминалистички инспектор и полицијски службеник са завршеним курсом за вршење увиђаја саобраћајних незгода или криминалистички техничар. У саобраћајној незгоди у којој је код учесника наступила лака тјелесна повреда и/или је настала материјална штета, увиђај врше полицијски службеници који обављају редовне послове и задатке кроз патролну дјелатност.

Претходно наведено представља проблематику у практичном поступању полицијских службеника. У веома малом броју случајева, прије непосредног вршења увиђаја, постоји сазнање о степену повреда повријеђеног лица или више њих у зависности од догађаја. Такав вид недовољних информација од којих зависи састав увиђајне екипе представља проблем у погледу одлуке ко треба радити увиђај, односно, ко је надлежан. Оваква проблематика у већем броју организационих јединица Министарства унутрашњих послова Републике Српске регулише се унутрашњом организацијом. Међутим, и поред унутрашњих правила, постоје изузеци. Разлог тога је недовољна стручност полицијских службеника који обављају редовне послове и задатке и недовољна стручност криминалистичких инспектора. У неким случајевима, степен повреда повријеђених лица познат буде и по неколико мјесеци након саобраћајних незгода, што може промијенити првобитну квалификацију саобраћајне незгоде, што захтијева и потпуно другачије поступање полицијских службеника.¹²

Важећа инструкција донесена је и у је примјени од 2019. године.

- 12 Поменути проблематика у Републици Српској присутна је од 2015. године, када је дошло до измјена организације Министарства унутрашњих послова и „гашења“ до тада постојећих полицијских станица за безбједност саобраћаја у чијој надлежности је било вршење свих увиђаја саобраћајних незгода на путевима. Од тада до данас, остало је формирано само једанаест полицијских станица за безбједност саобраћаја и то у сједиштима десет полицијских управа, са изузетком Полицијска управа Источно Сарајево на чијем подручју имају двије полицијске станице за безбједност саобраћаја. У оквиру систематизације радних мјеста, у тим станицама систематизовано је посебно радно мјесто, инспектор за вршење увиђаја саобраћајних незгода, чији је опис послова вршење увиђаја саобраћајних незгода са елементима кривичног дјела. Полицијске станице опште

КРИМИНАЛИСТИЧКИ И ПРОЦЕСНИ ЗНАЧАЈ УВИЋАЈНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ

Резултат увићајне активности као криминалистичке и правнопроцесне радње је увићајна документација. Поред низа специфичности које постоје код увићаја саобраћајних незгода у односу на друге догађаје, постоје и специфичности у погледу увићајне документације. Специфичности увићајне документације огледају се кроз разматрање и разјашњавање конкретне саобраћајне незгоде.

Приликом вршења увићаја саобраћајних незгода, примјењује се низ законских и подзаконских прописа. Као што је наведено у претходном тексту, основни подзаконски „полицијски акт“ који се примјењује јесте Инструкција о вршењу увићаја саобраћајних незгода.

Поменутом инструкцијом прописано је да увићајну документацију сачињава:

1. Записник о увићају саобраћајне незгоде – један је од елемената увићајне документације, односно, процесни документ, које своје правно упориште има у неколико законских и подзаконских прописа. Записник о увићају као писани документ садржи запажања органа који је вршио увићај о свим чињеницама, које су током увићаја утврђене као непобитне и на максимално објективан начин (Марић & Саламадија, 2014). Посматрајући са процесног аспекта, записником се подразумева јавна исправа коју саставља надлежни орган ради означавања тока и садржине процесне радње обављене у поступку (Симовић & Симовић, 2013). Законом којима се уређује област кривичног поступка прописана је обавеза састављања записника о свакој предузетој радњи. Прописане су и одређене обавезе у погледу самог састављања записника, као и садржаја записника, односно, онога што треба бити садржано у записнику. Поред процесног закона, и Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (Службени гласник БиХ број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23) у одредбама које се односе на дужности у случају саобраћајних незгода прописује обавезу полиције да изађе на лице мјеста саобраћајне незгоде, предузме потребне радње и мјере и о томе састави

надлежности формиране у општинама гдје немају формиране полицијске станице за безбједност саобраћаја, у својој надлежности послова имају вршење увићаја саобраћајних незгода на путевима, а увићаје у складу са инструкцијом врше полицијски службеници или инспектори криминалистичке полиције уз криминалистичког техничара. Свакако да инспектори криминалистичке полиције нису у потпуности профилисани и оспособљени за обављање увићаја саобраћајних незгода, што је од поменуте 2015. године представљало једну новину у њиховом раду. Често долази до појаве да се и по неколико часова одуговлачи радња увићаја како би се сазнао степен повреда повријеђених учесника у саобраћајним незгодама, што свакако није у складу са основним начелима увићаја. У циљу избјегавања вршења увићаја саобраћајних незгода, полицијски службеници долазе у стање „наговора“ лица која су учествовала у саобраћајним незгодама да затраже медицинску помоћ, како би управо у складу са инструкцијом увићај вршили криминалистички инспектор и криминалистички техничар.

записник о увиђају. Детаљније одредбе у погледу састављања записника о увиђају саобраћајне незгоде садржане су у Инструкцији о вршењу увиђаја саобраћајних незгода (Министарство унутрашњих послова Републике Српске, 2019). У складу са наведеним подзаконским актом, прописане су одредбе о записнику као саставном дијелу увиђајне документације, садржају записника о увиђају саобраћајних незгода са елементима кривичног дјела и са елементима прекршаја. Записник о увиђају садржински се посматра кроз три елемента и то, увод, описни дио и завршни дио. Овај елемент увиђајне документације назива се још и вербалним, с обзиром на то да се ријечима приказује затечено стање на лицу мјеста саобраћајне незгоде. Записник о увиђају има највећу процесну вриједност, с обзиром на то да се сачињава на основу законских и подзаконских прописа¹³, на начин предвиђен тим прописима. Записник садржи информације и податке који се не могу видјети кроз друге елементе увиђајне документације и у њему се раздваја важно од онога мање важног или неважног. Саставни дио записника су остали елементи, као што је фото-документација, скица лица мјеста, односно, ситуациони план. Као недостатак записника може бити елемент субјективности, као и приказивање информација и података које нису потпуно јасне, што може бити проблем приликом поступка анализе саобраћајне незгоде. Свакако да постоје и одређена правила у погледу сачињавања записника у зависности од елемената саобраћајне незгоде. У записник о увиђају саобраћајне незгоде са елементима кривичног дјела евидентира се, односно, фиксира само затечено стање са описом лица мјеста (стање саобраћајне површине, саобраћајне сигнализације, ограничење брзине на дијелу пута или у мјесту догађања саобраћајне незгоде и други битни елементи), без хронолошког описа настанка саобраћајне незгоде.¹⁴ У случајевима одсуства тужиоца, записнике о увиђају саобраћајних незгода са елементима кривичног дјела састављају полицијски службеници, а они нису овлашћени да одлучују о предметној саобраћајној незгоди, односно, о начину настанка и одговорности учесника. Њихова улога је само законито и правилно фиксирање затеченог стања, предузимање других радњи и мјера, као и законита и правилна израда увиђајне документације уз поштовање основних начела. Из тог разлога у поменути записник не уноси се опис настанка саобраћајних незгода, с обзиром на то да су предмети таквих саобраћајних незгода у већини случајева предмет вјештачења. У записник о увиђају саобраћајних незгода са елементима прекршаја, полицијски службеници који врше увиђај на лицу мјеста уносе цјелокупан опис саобраћајне незгоде, односно, основе сумње

13 Члан 62 Закона о кривичном поступку Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 53/12, 91/17, 66/18 и 15/21), члан 158 Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини (Службени гласник БиХ број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23) и интерни подзаконски акт МУП-а РС, Инструкција о вршењу увиђаја саобраћајних незгода из 2019. године.

14 Наведено је прописано подзаконским актом којим се детаљније уређује област поступања у предметима саобраћајних незгода, и то Инструкцијом о вршењу увиђаја саобраћајних незгода која је важећа и примјењива од 2019. године.

како је дошло до настанка саобраћајне незгоде, што се утврђује на основу затченог стања, извршеног увиђаја, прикупљених обавјештења и узетих изјава. У предметима тих саобраћајних незгода, одлуку о одговорности у највећем броју случајева доносе управо полицијски орган, односно, полицијски службеници и предмете окончавају у складу са прекршајним прописима. Записник о увиђају саобраћајне незгоде у пракси полиције Републике Српске на основу Инструкције о вршењу увиђаја саобраћајних незгода, сачињава се електронски на основу унесених података у електронску евиденцију саобраћајних незгода уз допуну затченог стања, описа лица мјеста, односно, описа саобраћајне незгоде, а чија је форма прилагођена процесном закону.

2. Фото-документација – у смислу одредби Закона о кривичном поступку¹⁵, као саставни елемент увиђајне документације, односно, прилог записника о увиђају, представља уређен скуп унапријед одређених фотографија, које систематично приказују изглед најзначајних елемената затченог стања на лицу мјеста саобраћајне незгоде. Садржај фото-документације су увиђајне фотографије којима се фиксира затечено стање. Предност фото-документације у односу на друге елементе увиђајне документације јесте најобјективнији начин приказивања затченог стања, односно, самог фиксирања затченог стања на лицу мјеста саобраћајне незгоде. Већи и бољи ниво објективности посебно се може посматрати у односу на записник о увиђају, скицу/ситуациони план лица мјеста. Свакако да и ту постоји могућност одређених недостатака у погледу постојања субјективности. Субјективност се огледа кроз обученост за фотографисање, коришћење постојеће фотографске опреме и избора онога што се жећи, односно, не жели фотографисати. Увиђајна фотографија је свеобухватна са великом количином информација. Поред увиђајне фотографије, сачињавају се и размјерне фотографије, које се накнадно узимају у оквир групе фотографија фото-документације. Размјерном фотографијом настоји се пружити могућност одређивања и приказивања важних дужина на самом лицу мјеста или појединим предметима и траговима затченим на лицу мјеста саобраћајне незгоде. Посебан криминалистички значај фото-документације постоји у случајевима саобраћајних незгода у којима један од учесника напусти лице мјеста. Такав значај исказује већу могућност да се на основу фотографије уоче информације о непознатом учеснику или неки други трагови и предмети који би могли послужити за расвјетљавање таквог догађаја. Поред низа предности и недостатака, фото-документација је важан елемент цјелокупне увиђајне документације за коју се може истаћи став да је то елемент који није замјенив.

Проблематика која може бити присутна је непознавање и занемаривање основних група фотографисања на лицу мјеста саобраћајних незгода, а касније и израде фото-документације. Свакако да је кроз овај рад важно напоменути о којим групама се ради: фотографисање ширег-даљег лица

15 Члан 63 став 3 Закона о кривичном поступку Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 53/12, 91/17, 66/18 и 15/21).

мјеста, фотографисање ужег–ближег изгледа лица мјеста, фотографисање међусобног положаја возила, трагова и предмета затечених на лицу мјеста, фотографисање изгледа самих трагова и предмета, фотографисање оштећења возила и објеката, фотографисање у процесу изузимања предмета и трагова, фотографисање лешева – настрадалих лица и животиња.

Грешке приликом фотографисања огледају се у свим претходно наведеним фазама на одређен начин.¹⁶ Једни од недостатака који могу бити присутни приликом самог предузимања радње фотографисања на лицу мјеста су и временски услови, као и доба дана. Свакако да је отежано вршење фотографисања у ноћним условима и да долази до смањења квалитета фотографије услед недовољне свјетлости. У таквим случајевима требало би практиковати да се фотографисање изврши и након завршеног увиђаја, када се за то стекну услови (јутарњи сати) у доба боље видљивости. Све фотографије које се накнадно сачињавају потребно је посебно обиљежити или формирати посебну фото-документацију. Развојем дигитализације, мултимедијалних уређаја и посебних рачунарских програма, једна од могућних појава злоупотребе је и фото-монтажа. Таква проблематика може се превазићи потпуном контролом рада у службеним просторијама, као и меморисања фотографија увиђаја саобраћајних незгода без одлагања.

На основу фото-документације као саставног дијела увиђајне документације, спроводи се цјелокупан поступак анализе саобраћајне незгоде. Анализа саобраћајне незгоде врши се накнадно, у оквиру судског или другог процеса. Управо кроз такав процес посебно се истиче значај фото-документације и потреба што бољег сачињавања фотографисања, а затим и фото-документације (Цвијан & Трифуновић, 2012).

У посљедњих неколико година, у већини градова и општина на подручју Републике Српске успостављен је савремени систем видео-надзора на јавним мјестима.¹⁷ Приликом успостављања оваквог система, приоритетна мјеста била су најфреквентнија мјеста, односно, раскрснице путева. Путем овог система свакодневно се врши праћење услова одвијања саобраћаја, као и евидентирање одређених прекршаја из области безбједности саобраћаја. Успостављени видео-надзор на путним правцима, посебно у раскрсницама путева омогућава идентификовање великог броја грешака и пропуста од стране учесника у саобраћају. Једно од таквих јесте и непоштовање прописа у погледу свјетлосне саобраћајне сигнализације (семафори), услед чега

16 Приликом фотографисања ширег или ужег лица мјеста не врши се фотографисање постојеће вертикалне и хоризонталне саобраћајне сигнализације у односу на затечено стање, приликом фотографисања оштећења на возилима не користи се размјерник, занемарује се фотографисање у динамичкој фази увиђаја, након помјерања возила или других трагова и предмета са лица мјеста, изоставља се фотографисање положаја ручице мјењача и активирање зрачних јастука у возилу. У кружним или другим видовима раскрсница ширим изгледом лица мјеста не постигне се свеобухватност, на начин да се фотографисање врши из више различитих углова.

17 Активност је реализована у оквиру пројекта „Безбједан град“, кроз сарадњу јединица локалне самоуправе и надлежних министарстава унутрашњих послова.

долази и до саобраћајних незгода.¹⁸ Анализом видео-записа конкретне раскрснице путева, лако се може утврдити одговорност учесника који није поштовао прописе, што уједно омогућава и утврђивање одговорности за проузроковање саобраћајне незгоде. За анализу саобраћајних незгода могу послужити и видео-записи са камера и других видео-система који су постављени на објекте у близини саобраћајних незгода, као оперативни извор информације, који уз примјену процесног закона може послужити као доказ у даљем поступку. Важно је напоменути да се приликом коришћења таквих записа у потпуности захтијева примјена Закона о кривичном поступку¹⁹, како би такав запис имао своју доказну снагу у даљем поступку. Сагледајући претходно наведено, може се истаћи да ће у будућности бити све чешћа примјена система видео-записа приликом анализе саобраћајних незгода.

Као једна од савремених метода која се може примијенити приликом фотографисања лица мјеста је коришћење савремених технологија. Једна од тих су беспилотне летјелице, тзв. дронови. Предност коришћења ових уређаја омогућава фотографисање из висине, што у потпуности приказује свеобухватност лица мјеста затеченог стања, уз што мање могућности постојања субјективности. У пракси полицијских органа, на нашим просторима ови уређаји још увијек нису у примјени, али свакако да би требало бити једна од идеја и програма које је потребно предвидјети и планирати кроз будућност.

3. Ситуациони план – цртеж лица мјеста – када се говори о овом елементу увиђајне документације, прије свега, потребно је разграничити појмове скице лица мјеста и ситуационог плана. Скица лица мјеста представља једноставан, слободноручни, графички приказ затеченог стања на лицу мјеста саобраћајне незгоде. У скицу се уноси цјелокупно затечено стање, све што је мјерено на лицу мјеста и како је мјерено. Скица лица мјеста израђује се током вршења увиђаја на лицу мјеста. Она представља саставни дио сваке увиђајне документације, што подразумева да се израђује током сваког увиђаја саобраћајне незгоде. У зависности од предмета саобраћајне незгоде, свакако да је скица прилог захтјева за покретање прекршајног поступка, односно, прилог извјештаја о кривичном дјелу (саобраћајној незгоди) који се доставља тужилаштву. Као и сваки елемент увиђајне документације, и скица лица мјеста има одређене предности и недостатке. Предности скице су једноставна и брза израда, уношење важних елемената затечених на лицу мјеста, геометријски приказује лице мјеста саобраћајне незгоде, поред фиксирања затеченог стања, приказује и међусобни положај

18 Примјена овога система може се посматрати кроз примјену полицијског овлашћења „надзор и снимање јавног мјеста“ члан 46 Закона о полицији и унутрашњим пословима (Службени гласник Републике Српске број: 57/16, 110/16, 58/19, 82/19, 18/22 – Одлука Уставног суда, 55/23 и 48/24).

19 У случајевима коришћења таквих записа у доказном поступку потребно је поступање сходно Закону о кривичном поступку у погледу одредби који се односе на привремено одузимање предмета, односно добровољну предају предмета, по члану 130 или 130а Закона о кривичном поступку Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 53/12, 91/17, 66/18 и 15/21).

трагова и предмета затечених на лицу мјеста, приказује цјелокупан систем мјерења који се предузима током вршења увиђаја, као и друге предности. Као недостатак скице сматра се недовољно посједовање општих података о саобраћајној незгоди, њена вјерност је смањена, с обзиром на то да се израђује – црта слободном руком прије мјерења, не приказује изглед лица мјеста саобраћајне незгоде, изглед оштећења возила, а постоје и други недостаци који се могу појавити. Поштујући основна начела увиђајне документације, цјелокупни недостаци скице лица мјеста могу се превазићи кроз остале елементе увиђајне документације, прије свега, записника о увиђају и фото-документације. Ситуациони план представља цртеж у размјери који вјерније приказује затечено стање на лицу мјеста. Ситуациони план сачињава се на основу претходно сачињене скице лица мјеста. За разлику од скице лица мјеста, ситуациони план сачињава се накнадно у службеним просторијама, користећи разне рачунарске програме.²⁰ У изради ситуационих планова уносе се само најважније мјере које су вршене на лицу мјеста, које су неопходне за анализу конкретног догађаја (Липовац & Нешић, 2024). Највећи дио вјештачења предметне саобраћајне незгоде врши се управо на основу ситуационог плана. Предности ситуационог плана су пропорционално приказивање затеченог стања у размјери, приказивање геометрије саобраћајне површине, затеченог стања, као и међусобног растојања затечених трагова и предмета саобраћајне незгоде. Такође, ситуациони план садржи већу количину информација о предметној саобраћајној незгоди, а који су важни за анализу саобраћајне незгоде. Неки од недостатака су спорија израда у односу на скицу лица мјеста, посједовање посебних лиценцираних рачунарских програма, њиме се не приказује изглед лица мјеста, као и други недостаци. Међутим, као и код скице лица мјеста, наведени недостаци могу се превазићи поштовањем свих начела увиђајне документације, а прије свега, начела усаглашености.

Скица лица мјеста и ситуациони план произлазе из фиксирања лица мјеста који се врши системом мјерења на лицу мјеста саобраћајне незгоде. У пракси се најчешће примјењује ортогонални систем мјерења, који започиње одређивање оријентационог правца, фиксне тачке, затим и других помоћних тачки мјерења, те се протеже кроз цјелокупан систем мјерења на лицу мјеста. Сам систем мјерења на лицу мјеста је веома лак и брз. Како би се скица лица мјеста и ситуациони план могли користити у даљем поступку анализе саобраћајне незгоде, веома је важан избор метода и система мјерења на лицу мјеста. Сваки фиксирани траг у овом елементу увиђајне документације, као и начин на који је то извршено, има значајну

20 Развојем рачунарских програма дошло је и до развоја више програма који се могу користити за израду ситуационих планова. Свакако да је потребно посједовати одређене лиценце за коришћење таквих програма. Проблематика која се појављује у судским процесима је захтјев адвоката – браниоца који затражују приказ лиценцираности програма који је кориштен за израду ситуационих планова, који се користи у доказном поступку. Из тога разлога, пракса неких полицијских станица на подручју Републике Српске је да се ситуациони план као цртеж у размјери израђује ручно, како не би долазило до претходно наведене проблематике у судском поступку.

улогу у доношењу правилне одлуке. Уколико се током фиксирања затеченог стања кроз систем мјерења направе грешке, оне се даље преносе на друге субјекте, вјештаке, тужиоце, судије, односно, на цјелокупан даљи поступак. Управо такве грешке могу бити пресудан фактор код доношења одлуке. На основу наведеног, потребно је стално радити на унапређењу свих елемената увиђајне документације, кроз анализе предмета саобраћајних незгода, уочавање евентуалних грешака, као и пружање препорука за превазилажење проблематике у наредним догађајима (Тешић & Гогоћ, 2012).

За унапређење система мјерења, као и израде скица лица мјеста и ситуационих планова, било би корисно примјењивати и неке од савремених могућности. Прије свега, мисли се на коришћење неких од савремених уређаја. Једна од таквих могућности јесте коришћење тоталних мјерних станица, односно, геометријских уређаја. Ради се о посебним хардверско-софтверским уређајима који се састоје од геометријских теодолита са могућношћу извођења мјерних радњи. Оваквим инструментима омогућава се мјерење различитих удаљености уз помоћ емисије инфрацрвене свјетлости. Свакако да се коришћењем оваквих уређаја, као и избором што већег броја мјерних удаљености добијају веома прецизни резултати. На основу добијених резултата, они се могу користити у изради скица лица мјеста и ситуационих планова. Да би наведено имало свој значај у анализи саобраћајних незгода, свакако да треба бити предвиђено са процесног аспекта, као и са криминалистичке примјене.

4. Службена писмена – остали прилози – подразумевају скуп писаних докумената, односно, записника и других службених писмена састављених о предузетим процесним и другим радњама и мјерама током вршења увиђаја саобраћајних незгода. Прије свега, то су записници о саслушању свједока и испитивању осумњиченог.²¹ У зависности од конкретног предметног догађаја, полицијски службеници предузимају процесне радње саслушања свједока као учесника саобраћајне незгоде и оних који могу дати корисне информације о самом догађају саобраћајне незгоде. Саслушање свједока врши се на основу одредби Закона о кривичном поступку, поштујући начело законитости, а уз примјену одређених криминалистичко-тактичких правила. На околности проузроковања саобраћајне незгоде и основи сумње о почињеном кривичном дјелу или чињењу одређеног прекршаја услед кога је дошло до настанка саобраћајне незгоде, полицијски службеници учесника испитују у својству осумњиченог. Испитивање осумњиченог врши се на основу процесног закона уз примјену криминалистичких правила. О саслушању свједока и испитивању осумњиченог, као предузетим процесним радњама, радњама доказивања, сачињавају се записници који носе своју доказну снагу и прилог су увиђајне документације.

21 Одредбама Закона о кривичном поступку Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 53/12, 91/17, 66/18 и 15/21), прописана је обавеза састављања записника о свакој предузетој радњи у току кривичног поступка. Законом је прописана и посебна одредба у погледу сачињавања појединачних радњи доказивања, а једне од тих су и записници о испитивању осумњиченог и записници о саслушању свједока.

Прилог увиђајне документације су сачињене службене забиљешке о запримању обавјештења о саобраћајној незгоди, службене забиљешке о поступању по запримљеном обавјештењу, односно, изласку на лице мјеста, обезбјеђењу лица мјеста и предузимању потребних радњи и мјера, као и службене забиљешке о обавјештавању тужиоца. Оваква службена писмена Законом о кривичном поступку прописана су као скуп списа, као прилози поднесцима и записницима једног кривичног предмета.

Обавеза полицијских службеника је да учеснике саобраћајних незгода подвргну испитивању присуства алкохола у организму, као и у случају постојања сумње и на испитивање присуства опојних дрога или других опојних средстава или лијекова. Испитивање се врши уз помоћ одговарајућих расположивих мјерних уређаја. О испитивању сваког конкретного учесника саобраћајне незгоде (возача/пјешака) сачињава се записник о испитивању возача да ли има алкохола – опојних дрога или психоактивних лијекова у организму, који је прилог увиђајне документације.²² Уколико се током испитивања утврди присуство алкохола у организму код учесника саобраћајних незгода са посљедицама по лица, извршиће се и поступак изузимања узорка крви и урина, у складу са Правилником о начину и поступку узимања узорака на анализу ради утврђивања концентрације алкохола или присуства опојних средстава у (Службени гласник БиХ број: 77/16 и 15/17). Оваква радња врши се спровођењем лица у здравствену установу како би се приступило изузимању узорака криви и урина. Приликом изузимања узорака, обавезно се захтијева присуство полицијских службеника. За изузимање узорка крви и урина ради утврђивања присуства алкохола у организму од учесника саобраћајних незгода узимају се једноструки узорци, док се за утврђивање присуства и алкохола и опојних дрога узимају двоструки узорци. Уколико није могуће извршити изузимање узорка урина од учесника саобраћајне незгоде, врши се изузимање два узорка крви у размаку временског периода од један сат. Уколико од момента настанка саобраћајне незгоде до момента изузимања узорака крви и урина протекне четири и више часова, изузимају се по два узорка крви и урина у временском размаку од један сат. Изузети узорци крви и урина достављају се надлежном органу ради вјештачења, а о њима се заприма налаз и мишљење вјештака. Свакако да су сва службена писмена, као и сам налаз и мишљење вјештака прилог увиђајне документације.²³

22 Дужност полицијских службеника о испитивању учесника саобраћајних незгода у погледу присуства алкохола или опојних дрога и других психоактивних супстанци произлази из члана 159 Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине (Службени гласник БиХ број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23), члана 91 Закона о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске (Службени гласник Републике Српске број: 63/11 и 111/21), члана 22 Правилника о начину обављања послова контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима (Службени гласник Републике Српске број: 122/11) и тачке 54 Инструкције о вршењу увиђаја саобраћајних незгода из 2019. године.

23 Присутна проблематика је сам поступак достављања узорака криви и урина. Према процесном закону за само изузимање узорака потребна је наредба тужиоца за тјелесни

Проблематика која се може појавити у поступку изузимања узорка криви и урина је изузимање само узорка крви, без узорка урина, када није испоштован временски размак у погледу једног сата у случајевима изузимања два узорка како је прописано правилником, када учесници након саобраћајне незгоде конзумирају одређена средства, услед тога што нису били под надзором, затим проблематика у погледу техничких услова, односно, неправилног и непотпуног испуњавања прописаних образаца како од стране полицијских службеника тако и медицинског особља (захтјев и записник о прегледу доктора медицине), а који се достављају уз изузети узорак (Чукић & Радивојевић, 2009).

Један од прилога увиђајне документације је и документација о извршеном ванредном техничком прегледу возила²⁴ која су учествовала у саобраћајним незгодама. Дужност полицијских службеника је да возила која су учествовала у саобраћајним незгодама, на којима је дошло до оштећења виталих склопова и уређаја за кочење и управљање или се наруши геометрија возила искључе из саобраћаја са привременим одузимање потврде о регистрацији о чему се издаје потврда. Потврда о регистрацији враћа се власнику возила након што предочи документацију у којој надлежни орган констатује да је возило технички исправно. О свим претходно наведеним радњама сачињава се одређена документација која се користи у даљем поступку окончања предметне саобраћајне незгоде. На основу ове документације зависи тачно утврђивање фактора настанка саобраћајне незгоде, а који може бити и сам фактор возило.

Приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода у којима су учествовала теретна возила која посједују тахограф уређаје, полицијски службеници врше контролу тахографа и изузимање тахографског исписа. О извршеној контроли и изузетом тахографском испису издаје се потврда.²⁵ Значај тахографског исписа приликом анализе саобраћајних незгода огледа се у провјери поштовања законских прописа у погледу радног времена возача, као и остварене брзине кретања возила у моменту саобраћајне незгоде.

Прилог увиђајне документације свакако да је и медицинска документација учесника саобраћајне незгоде. Управо медицинска документација

преглед, а затим наредба за вјештачење у којој се наводи орган који ће извршити вјештачење предметног узорка крви и урина. Често је питање да ли су потребне претходне наредбе или је довољно узорак крви и урина изузети и даље доставити на вјештачење само на основу поменутог правилника којим се наведена област детаљније прописије. За сам доказни поступак битно је посједовање поменутих наредби које издаје надлежни тужилац, а како би се, као саставни дио увиђајне документације, користило као доказ у даљем поступку.

- 24 Члан 231 Закона о основама безбједности саобраћаја на путевима Босне и Херцеговине (Службени гласник број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23) и члан 4 Правилника о техничким прегледима возила (Службени гласник Републике Српске број: 33/19).
- 25 Закон о радном времену, обавезним одморима мобилних радника и уређајима за евидентирање у друмском превозу (Службени гласник БиХ број: 48/10 и 66/16) и Правилник о начину обављања послова контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима (Службени гласник Републике Српске број: 122/11).

може бити извор квалификације догађаја, односно, посједовање податка о степену повреда што зависи о даљој квалификацији догађаја као прекршај или кривично дјело.

Поред налаза и мишљења вјештака у погледу посједовања алкохола или других психоактивних супстанци у организму учесника саобраћајних незгода, што је изложено у претходном тексту, прилог увиђајне документације је и налаз и мишљење вјештака у погледу саме предметне саобраћајне незгоде. На основу својих стручних знања, вјештина, метода које примјењује и увиђајне документације која се достави, вјештак даје свој налаз и мишљење у погледу настанка саобраћајне незгоде и одговорности о настанку предметне саобраћајне незгоде.

На основу претходно изложеног у погледу елемената увиђајне документације, може се закључити да се ради о једној специфичној документацији која се разликује у односу на увиђајну документацију других догађаја. Управо таква специфичност подразумијева и значај цјелокупне увиђајне документације, а који је неопходан за цјелокупну анализу саобраћајне незгоде. Оно што је посебно важно и значајно за увиђајну документацију јесу три основна начела и то:

1. Начело објективности – према коме садржај увиђајне документације представља чињенице, односно, све објективно утврђене ствари од стране полицијских службеника приликом поступања у предметном догађају;
2. Начело усаглашености – односи се на појединачну и међусобну усаглашеност садржаја елемената увиђајне документације. Појединачна усаглашеност подразумијева усаглашеност садржаја саставних дијелова одређеног елемента увиђајне документације, без контрадикторних тврдњи. Међусобна усаглашеност подразумијева усаглашеност између свих елемената увиђајне документације. Ово подразумијева суштинску и терминолошку усаглашеност.
3. Начело свеобухватности – повезује се са претходна два начела, а односи се на посједовање и проналазак свих неопходних чињеница у елементима увиђајне документације. Свеобухватност се посматра кроз појединачну и цјеловиту. Појединачна свеобухватност подразумијева да сваки појединачни елемент увиђајне документације обухвати све оно што треба да садржи, односно, оно што је предвиђено да треба садржати. Цјеловита свеобухватност подразумијева да се током вршења увиђаја примјењују све методе фиксирања и да се у документације евидентира све што је значајно за анализу предметне саобраћајне незгоде.

Свакако да у пракси постоје одређена одступања у погледу претходно наведених начела, али се она кроз анализу сваке саобраћајне незгоде могу уочити и представити надлежним субјектима, прије свега, полицијским службеницима, како би се избјегли такви случајеви у наредним предметима увиђаја саобраћајних незгода.

ЗАКЉУЧАК

На основу уводног излагања у погледу значаја саобраћајне дјелатности, као свакодневне људске дјелатности, може се констатовати да саобраћај поред многобројних позитивних карактеристика има и одређене негативне карактеристике. Једна од негативних карактеристика је догађање саобраћајних незгода као облика небезбједности саобраћаја.

У циљу спречавања настанка саобраћајних незгода, очувања и унапређења стања безбједности саобраћаја, задатак надлежних субјеката, прије свега, полицијских органа, јесте спровођење активне и пасивне безбједности саобраћаја. Циљ спровођења активности које подразумева активна и пасивна безбједност саобраћаја огледа се кроз спречавање настанка саобраћајних незгода и смањења тежине посљедица у саобраћајним незгодама које су се догодиле.

Наведени задатак могуће је остварити анализом сваке конкретне саобраћајне незгоде, што има за циљ утврђивање појединачне одговорности и могућности надокнаде штете настале у саобраћајним незгодама. Анализа саобраћајних незгода резултат је рада полицијских органа, односно, полицијских службеника у сваком конкретном догађају, а веже се за увиђај као систем радњи који се предузима на лицу мјеста саобраћајне незгоде.

Као што је познато, а што је истакнуто и у овом раду, увиђај се посматра како са правног – процесног, тако и са криминалистичког значаја, те се са таквог аспекта и захтјева поступање полиције приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода.

Радња увиђаја саобраћајних незгода има одређене специфичности. Посебне специфичности захтијевају и другачије поступање приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода, од поступања по заprimљеном обавјештењу до евидентирања, односно, сачињавања увиђајне документације. У изложеном дијелу рада може се закључити да су специфичности различите и да захтијевају примјену дјелатности полицијских службеника и са правно-процесног аспекта и са криминалистичког аспекта. Ни један ни други аспект као самостални нису довољни за потпуну и квалитетну анализу саобраћајних незгода.

Сагледајући и практично поступање полицијских службеника приликом вршења увиђаја саобраћајних незгода са аспекта рада полиције Републике Српске, видљиво је предузимање радњи и мјера, њихово документовање кроз правни и криминалистички значај. Може се закључити да постоји одређен ниво и нестручности, непосједовања довољног знања код полицијских службеника која су неопходна за вршење увиђаја саобраћајних незгода. Ово подразумева знања из правне и криминалистичке области. Управо из тога разлога долази до одређене проблематике која је приказана у раду.

Једна од битних ставки у погледу криминалистичкоправног поступања полиције код увиђаја саобраћајних незгода је фиксирање затеченог стања на лицу мјеста и правилна израда свих елемената увиђајне документације. У

раду је видљиво да сваки елемент увиђајне документације на одређен начин има и процесни и криминалистички значај, чиме га представља у правом смислу оним што се треба и може користити у даљем поступку. Оно што се захтијева приликом израде увиђајне документације је поштовање основна три начела и што боља стручност приликом њене израде, како би се избјегли недостаци који могу утицати на анализу незгоде и доношење одређених одлука.

ЛИТЕРАТУРА

- Бејатовић, С. & Говедарица, М. (2015). *Полиција у кривичном поступку*. Београд: Српско удружење за кривичноправну теорију и праксу.
- Ганија, Х. (2004). Улога и задаци првог полицајца на мјесту догађаја. *Криминалистичке теме*, 1-2(2004), 85-92.
- Липовац, К. & Нешић, М. (2024). *Увиђај саобраћајних незгода – мернографичка обрада*. Београд: Криминалистичко-полицијски универзитет.
- Липовац, К. & Нешић, М. (2024). *Увиђај саобраћајних незгода – саобраћајна трасологија*. Београд: Криминалистичко-полицијски универзитет.
- Липовац, К., Јовановић, Д. & Нешић, М. (2024). *Основе безбедности саобраћаја*. Београд: Криминалистичко-полицијски универзитет.
- Липовац, К. (2007). *Безбједност саобраћаја*. Бања Лука: Висока школа унутрашњих послова.
- Липовац, К., Вујанић, М., Обрадовић, Д. & Нешић, М. (2018). *Увиђај саобраћајних незгода за јавне тужиоце и саобраћајну полицију*. Београд: Правосудна академија.
- Марић, М. & Саламадија, М., (2014). Утврђивање чињеничног стања код увиђаја саобраћајних незгода. *Безбједност–Полиција–Грађани*, 1-2/14, 233-243.
- Mátyás, S., Traub, Z., & Major, R. (2025). Sopiana accident prevention software. In P. Čeranić (Ed.), *Zbornik radova: V Međunarodni naučni skup pod nazivom „Savremeni izazovi i prijetnje bezbjednosti“* (pp. 320–328). University of Banja Luka.
- Министарство унутрашњих послова Републике Српске. (2019). Инструкција о вршењу увиђаја саобраћајних незгода.
- Министарство правде Републике Српске и Министарство унутрашњих послова Републике Српске. (2023). Упутство о поступању тужиоца и овлашћеног службеног лица у откривању кривичног дјела, починиоца и спровођењу истраге.
- Пантазијевић, С. (2000). *Безбедност саобраћаја*. Београд: Полицијска академија.
- Пена, У. (2010). *Криминалистика*. Источно Сарајево: Правни факултет Универзитета у Источном Сарајеву.
- Пијетловић, Д. (2010). Основни фактори који доводе до настанка саобраћајних незгода. *Безбједност–Полиција–Грађани*, 3-4/10, 549-557.

- Симовић, М., Јовашевић, Д. & Симовић, В. (2015). Кривичноправна заштита јавног саобраћаја у Републици Српској. *Зборник радова IV Међународна конференција „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“*. Бања Лука: Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске.
- Симовић, М. & Симовић, В. (2013). *Кривично процесно право – увод и општи дио*. Бихаћ: Правни факултет Универзитета у Бихаћу.
- Службени гласник Републике Српске број: 53/12, 91/17, 66/18 и 15/21 (Закон о кривичном поступку Републике Српске).
- Службени гласник Републике Српске број: 64/17, 104/18 – Одлука Уставног суда Републике Српске, 15/21 и 73/23 (Кривични законик Републике Српске).
- Службени гласник БиХ број: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10, 18/13, 8/17, 89/17, 9/18, 46/23 и 88/23 (Закон о основама безбједности саобраћаја на путевима у Босни и Херцеговини).
- Службени гласник Републике Српске број: 63/11 и 111/21 (Закон о безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске).
- Службени гласник Републике Српске број: 57/16, 110/16, 58/19, 82/19, 18/22, 55/23 и 48/24 (Закон о полицији и унутрашњим пословима).
- Службени гласник БиХ број: 48/10 и 66/16 (Закон о радном времену, обавезним одморима мобилних радника и уређајима за евидентирање у друмском превозу).
- Службени гласник број: 122/11 (Правилник о начину обављања послова контроле и непосредног регулisaња саобраћаја на путевима).
- Службени гласник БиХ број: 77/16 и 15/17 (Правилник о начину и поступку узимања узорaka на анализу ради утврђивања концентрације алкохола или присуства опојних средстава у организму).
- Службени гласник Републике Српске број: 33/19 (Правилник о техничким прегледима возила).
- Тешић, М. & Гогић, Н. (2012). Препоруке за примјену система мерења на лицу места саобраћајне незгоде. *Зборник радова XI Симпозијума „Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању“*, Златибор. Београд: Саобраћајни факултет.
- Цвијан, М. & Трифуновић, М. (2012). Значај фотографисања за анализу саобраћајних незгода. *Зборник радова XI Симпозијума „Анализа сложених саобраћајних незгода и преваре у осигурању“*, Златибор. Београд: Саобраћајни факултет.
- Чукић, Д. & Радивојевић, Н. (2009). Проблеми код утврђивања алкохолисаности код учесника у саобраћају. *Зборник радова – Саветовање на тему саобраћајне незгоде*. Златибор: ИПЈ.