

IVICA KOKOT*

Utvrđivanje identiteta vozača kod cestovnih prometnih nesreća

Sažetak

U istraživanju prometnih nesreća tri su specifične situacije koje od policijskih službenika zahtijevaju poseban napor. Te su situacije sljedeće: 1. napuštanje mjesta događaja prometne nesreće, 2. fingiranje prometne nesreće, 3. utvrđivanje identiteta vozača vozila. Nerijetko su elementi svake od njih sastavnice predmeta istraživanja. Brojni su radovi koji se bave tragovima, međutim, ne umanjujući značaj traseologije u ovome članku, u prvi plan se stavlja fenomenološka i etiološka komponenta prometnih nesreća kod kojih je potrebno utvrditi identitet vozača. Kao baza za istraživanje koristi se dvadesetak slučajeva iz prakse u kojima se u određenom stadiju postupka pojavila sumnja u identitet vozača koji je upravljao vozilom u trenutku prometne nesreće. Cilj je da se istražiteljima koji se bave prometnim deliktima i ostalim zainteresiranim osobama prikažu na jednome mjestu najučestaliji pojavnici oblici i uzroci prikrivanja identiteta vozača vozila, kao osnova za razvoj operativnog postupanja u svakodnevnom radu.

***Ključne riječi:** bijeg s mjesta prometne nesreće, prijevara osiguranja, vožnja pod utjecajem alkohola, identitet vozača, analiza slučaja.*

UVOD

Identifikacija vozača koji je upravljao vozilom u vrijeme počinjenja kaznenog djela, predstavlja veliki izazov u svakodnevnom radu policijskih službenika. Potreba za takvom sustavnom obradom iz dana u dan sve je veća i značajnija, ne samo vezano za prometne nesreće, nego i za druga kaznena djela i prekršaje. U takvim situacijama primjenjuju se opća taktička i tehnička rješenja, koja iako nisu pogrešna, najčešće nisu dostatna, s obzirom

* Ivica Kokot, univ. spec. crim., pomoćnik načelnika za sigurnost i preventivu u cestovnom prometu u Postaji prometne policije Varaždin.

na specifičnost i kompleksnost problema koji se pojavljuju pred istražiteljima, a možemo se složiti da je mjesto takvih događaja usporedivo s mjestima događaja najsloženijih kaznenih djela. Minimalna znanja koja su neophodna za davanje odgovora na pitanje: "Tko je upravljao vozilom?" zahtijevaju od istražitelja da izvan poznavanja tih općih pravila istraživanja, a poradi što kvalitetnije analize prometnih nesreća, poznaje i osnove:

- mehanike sudara
- prostorno - vremenske problematike
- znanja o biomehanici i energomehanici
- znanja mehanike i biomehanike vezana uz ozljede
- psihologije vozača
- tehnike motornih vozila, posebno u svezi elemenata uređaja za upravljanje i kočenje, te za stabilnost vozila
- tehnike simulacije
- digitalne fotografije i metoda obrade slika
- infrastrukture prometnica.

O razmjeru problema možemo samo nagađati zbog velike tamne brojke. Ako s jedne strane promatramo samo kazneno djelo zlouporabe osiguranja iz članka 225. KZ-a, prijavljena i razriješena kaznena djela u ukupnoj strukturi od 1999. do 2005. godine čine 0,01% ¹, dok s druge strane istraživanja hrvatskih osiguravatelja pokazuju da je taj problem vrlo prisutan i konkretan, ne samo kod nas nego i u razvijenijim zemljama. U ovom trenutku procjenjuje se da svaki radni dan osiguravajuća društva u Republici Hrvatskoj bivaju prevarena za iznos od 108.000 eura². Nadalje, ako podatke za Republiku Austriju od 3% primijenimo na hrvatski premijski obuhvat, dolazimo do rezultata od 220 milijuna kuna, što odgovara približno godišnjoj dobiti svih osiguravajućih društava u Republici Hrvatskoj. Na internetu je objavljeno: "Procjene Europske komisije osiguranja govore kako je cijena prijevara u osiguranju u 25 zemalja EU-a godišnje najmanje oko 8 milijardi eura, što je oko dva posto godišnje premije osiguranja."³

Dostignuća u razvoju tehnike i tehnologije te informatizacija, kao dio globalizacijskog procesa, snažno su integrirana i u granu cestovnog prometa. Primjerice, suvremeni trend satelitskog praćenja vozila (koji između ostalog pruža informacije o povijesti kretanja vozila, identifikaciji vozača, generira izvješća i dr.), iziskuju od istražitelja drugačiji, neuobičajeni pristup, što ukazuje na potrebu za dodatnim i permanentnim stručnim usavršavanjem i obrazovanjem kako bi se ta dostignuća integrirala kao standardizirani model prikupljanja podataka.

Cilj je ovog rada, koliko je to moguće s obzirom na ograničeni broj stranica, ponuditi istražiteljima i svim zainteresiranima koncizan pregled problematike i rješenja kako s postojećim sredstvima ili s financijski neznatnim investicijama organizirati i provesti istraživanje, odnosno kako hodogram općeg modela istraživanja cestovnog prometa primijeniti na utvrđivanje osobe koja je upravljala vozilom u vrijeme spornog događaja.

¹ <http://www.policija.hr/mup.hr/UserDocsImages/Pregled%20kaznenih%20djela.PDF> - 8. srpnja 2008.

² Dobrić, S., Zlouporaba osiguranja, Osiguranje, 11.-12., 2006., 47.

³ www.vjesnik.hr/Pdf/2006%5C06%5C28%5C45A45.PDF - 7. srpnja 2008.

1. PREDMET RAZMATRANJA

Promet kao složenu društvenu pojavu možemo promatrati s različitih točaka gledišta i analizirati po različitim kriterijima, ovisno o vrsti problema koji se pred nama pojavljuje. S obzirom na to da je cilj ovog rada utvrđivanje identiteta vozača ponajprije kod prometnih nesreća ali i u drugim kompleksnim predmetima, svakako bi najkorisnije bilo podijeliti prometnu situaciju na njezin *hardverski* i *softverski* dio. Hardverski dio odnosi se na vozilo, sudionike u prometu, cestu i okolinu, dok se softverski dio odnosi na prometne propise.

Prometni propisi određuju norme ponašanja koje su usmjerene ka dvama osnovnim ciljevima, sigurnosti i protočnosti. Kršenje normi ponašanja u prometu koje su predmetom našeg istraživanja, one su norme koje su propisima određene kao kažnjive radnje.

Osnovni element svake kažnjive radnje je subjekt radnje, odnosno osoba koja je poduzela zabranjenu radnju i ostvarila posljedicu, ili koja je propustila poduzeti radnju koju je bila dužna poduzeti, pa je uslijed toga nastupila zabranjena posljedica.

Generalno, problem *utvrđivanje identiteta vozača* može se pojaviti ponajprije kod prometnih nesreća, bilo da se radi o kaznenom ili prekršajnom postupku, zatim u građanskim postupcima te upravnim postupcima, odnosno u svakom postupku u kojem je potrebno utvrditi vozača, ali ne samo vozača, već i putnike u vozilu i njihov točan položaj.

U kaznenom postupku najčešće će se raditi o kaznenom djelu iz članka 272. KZ-a, izazivanje prometne nesreće, i to cestovne prometne nesreće. Kazneno djelo izazivanja prometne nesreće općeprometno je kazneno djelo u čijem je središtu prometna nesreća. Radnja počinjenja bitno je određena normativnim sastojkom – kršenjem propisa o sigurnosti prometa. Propisi o sigurnosti prometa nisu u normativnom i stvarnom smislu jedinstvena cjelina, već su raspoređeni i u zakonskom i podzakonskom smislu u pojedinim granama prometa. U tom smislu predmetno kazneno djelo ima blanketni značaj⁴. Počinitelj kaznenog djela može biti svaka osoba.

Nastavljajući se na članak 272. KZ-a, bitno je spomenuti i članak 273. nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći, kao specijalnog oblika kaznenog djela nepružanja pomoći iz članka 104. KZ-a. Radnja počinjenja sastoji se u ostavljanju osobe bez pomoći, a koja je prethodno teško tjelesno ozlijeđena motornim vozilom ili prijevoznim sredstvom kojim upravlja počinitelj. Počinitelj je, ne samo osoba koja je prouzrokovala povredu, već i osoba koja je sudjelovala u prometnoj nesreći, pod uvjetom da je žrtva teško tjelesno ozlijeđena tim motornim vozilom ili prijevoznim sredstvom. Nije nužno da je došlo do izravnog fizičkog kontakta između povrijeđenog i vozila vozača koji je prouzrokovao nesreću. Bitno je da između motornog vozila ili prijevoznog sredstva i ozljede postoji uzročna veza. Krivnja za nesreću nije bitna, što znači da povrijeđeni može biti kriv za nesreću⁵.

Sljedeća kaznena djela vezana su na osiguranja i opisana su u člancima 224. i 225. KZ-a, a radi se o kaznenim djelima *prijevare* i *zlouporabe osiguranja*.

⁴Pavišić, B., Grozdanić, V., Veić, P., Komentar Kaznenog zakona, III. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Narodne novine d.d., Zagreb, 2007., 614. i 615.

⁵Pavišić, B., i dr., op. cit., 619. i 620.

Osim kod prometnih nesreća, nerijetko se u praksi javlja potreba utvrđivanja vozača kod drugih kaznenih djela, osobito kod kaznenih djela protiv imovine gdje se pronalazi napušteno vozilo, a radi se o kaznenim djelima iz članka 216. *krađa*, 217. *teška krađa*, 218. *razbojništvo*, 219. *razbojnička krađa*, 220. *utaja* i članka 221. KZ-a *oduzimanje tuđe pokretne stvari*. Učestalo se javlja potreba utvrđivanja identiteta vozača u vezi s kaznenim djelima iz članka 177. *protuzakonito prebacivanje osoba preko državne granice*, članka 298. *izbjegavanje carinskog nadzora* te članka 311. KZ-a *krivotvorenje isprave* (nepripadajuće registarske pločice), kao i drugih kaznenih djela gdje je podatak tko je upravljao vozilom relevantan za istragu.

U slučaju prekršaja, koji se temeljem članka 2. Prekršajnog zakona⁶ (opći propis), mogu propisivati zakonom i odlukama jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, (posebni propisi), propisane su različite inkriminacije u različitim propisima. Najučestaliji su svakako prekršaji propisani Zakonom o sigurnosti prometa na cestama⁷, odnosno oni koje utvrđuje policija, s obzirom na to da je taj nadzorni aparat i najrazvijeniji, a među njima sljedeći prekršaji:

- iz članka 176. i 177. vezano na napuštanje mjesta događaja prometne nesreća s ozlijeđenim osobama, ili samo s materijalnom štetom
- iz članka 32. koji se odnosi na nepostupanje po znaku policijskog službenika, odnosno na izbjegavanje nadzora, koje može završiti ostavljanjem vozila i bijegom vozača
- iz članka 229. koji se odnosi na davanje nevjerodostojnog podatka o osobi koja je upravljala vozilom u vrijeme počinjenja prekršaja.

Od inkriminacija prekršaja propisanih drugim propisom, može se navesti članak 4. *Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*⁸, koji se odnosi na stavljanje vozila u promet, a da se prethodno nije sklopila polica osiguranja, ili članak 241. *Carinskog zakona*⁹, koji se odnosi na carinske prekršaje, neprijavlivanje robe.

Od upravnih postupaka možemo spomenuti postupak naplate carinskog duga, primjerice u slučaju korištenja vozila stranih registarskih pločica na carinskom području Republike Hrvatske, bez zakonske osnove, vezano na odredbe članka 6. *Carinskog zakona*. U građanskom postupku, osobito glede prava na naknadu štete, od osobitog značaja može biti položaj putnika u vozilu, ili pak pitanje vozača, pa može doći do spora između osiguravatelja, ugovaratelja osiguranja, osiguranika, sudionika događaja, ili drugih zainteresiranih stranaka.

Pravila postupka imaju za cilj osigurati nesmetano provođenje radnji u postupku, osigurati prisutnost prijavljenog u postupku, a sa općom svrhom zaštite temeljnih vrijednosti u društvu od ljudskih vladanja koja ih narušavaju, ugrožavaju ili povređuju¹⁰.

⁶ Prekršajni zakon. (NN 107/07.)

⁷ Zakon o sigurnosti prometa na cestama. (NN 67/08.)

⁸ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu. (NN 151/05.)

⁹ Carinski zakon. (NN 78/99., 117/99., 73/00., 92/01., 47/03., 140/05., 138/06., 60/08. i 45/09.)

¹⁰ Pavišić, B., i dr., op. cit., 2007., 4.

2. ANALIZA PROMETNIH NESREĆA USMJERENA NA UTVRĐIVANJE IDENTITETA VOZAČA

Prometne nesreće nisu redovni, već su to izvanredni događaji pa za utvrđivanje njihovih uzroka i načina nastanka nije dovoljno uobičajeno prosječno znanje odgovarajuće struke, već su za to potrebna posebna iskustva i saznanja u poznavanju graničnih vrijednosti, koja se javljaju kod ekscenčnih situacija; zatim poznavanje karaktera i načina nastanka tragova na podlozi i vozilima, izgleda oštećenja, stanja i konstrukcije vozila i slično, na osnovi čega je potrebno iznaći elemente i uzroke nastanka nesreća, kao i mogućnosti za njihovo izbjegavanje.

Međutim, i među prometnim nesrećama pojavljuju se određeni pojavni oblici koji u odnosu na ostale zahtijevaju od istražitelja dodatna kriminalistička znanja i vještine te redovito predstavljaju probleme, a prije svega jer iziskuju dodatni napor, dodatna ispitivanja, dodatna vještačenja, dodatne provjere, angažiranje dodatnih snaga, timski rad i sl. i ne mogu se riješiti odmah na mjestu događaja. Takve prometne nesreće jesu: 1. prometne nesreće kod kojih je netko od sudionika napustio mjesto događaja, bilo vozilom ili pješke; 2. prometne nesreće kod kojih je iz bilo kojih razloga potrebno utvrditi identitet vozača i položaj putnika u vozilu; 3. fingirane prometne nesreće.

U središtu ovog istraživanja nalazi se dvadeset prometnih nesreća, od kojih se 11 dogodilo na području Postaje prometne policije Varaždin u razdoblju od 2002. do 2008. godine, tri prometne nesreće koje su se dogodile na području Postaje prometne policije Čakovec od 2003. do 2008. godine, tri prometne nesreće koje su se dogodile na području Postaje prometne policije Koprivnica u 2008. godini, dvije prometne nesreće koje su se dogodile na području PP Ludbreg u 2008. godini i jedna prometna nesreća koja se dogodila na području PP Novi Marof u 2006. godini, a u kojima je bilo potrebno utvrditi točan identitet vozača. Od tog broja sedam ih se dogodilo 2008. godine, što predstavlja i ukupan broj obrađenih predmeta u 2008. godini na promatranom području, te takav uzorak vjerodostojno predstavlja aktualno stanje problematike.

2.1. Zaprimanje dojave i početna saznanja

Kod većine prometnih delikata, istodobno kad saznajemo za prometnu nesreću saznajemo i za počinitelja, pa možemo reći da se radi o flagrantnim deliktima. To nas ne treba navesti na pogrešan zaključak da je osoba koja se zatekne na mjestu događaja ili izjavi da je upravljala vozilom, istodobno i vozač. Stoga je, već prilikom zaprimanja dojave potrebno prikupiti što više informacija o svim okolnostima, kako bi se temeljem njih planirale mjere i radnje izlaska na mjesto događaja, osiguranja mjesta događaja te oblikovale nulte indicije.

Prevladavajući način saznanja policije za prometnu nesreću su dojave telefonom neposredno nakon prometne nesreće upućene od sudionika, svjedoka, slučajnih prolaznika, djelatnika hitne medicinske pomoći, vatrogasaca, ili djelatnika drugih tijela hitne intervencije ili nadzora, primjerice dojave djelatnika za nadzor prometa autocestom.

Izvor saznanja o prometnim nesrećama	Teške povrede i smrt	Lake povrede i materijalna šteta
oštećena osoba	-	3
vlasnik ili korisnik vozila različit od vozača	-	2
vlasnik ili korisnik vozila - vozač	1	2
svjedok	1	4
osoba koja se lažno prijavila kao vozač		1
HMP doma zdravlja	2	-
sudionici u prometu	4	-
UKUPNO	8	12

Tablica 1: Izvori saznanja o prometnim nesrećama kod kojih se javlja sumnja u identitet vozača ovisno o posljedicama

Analizirajući prikazane podatke vidimo da su kod lakših prometnih nesreća u kojima se javlja sumnja u vozača motornog vozila, prevladavajući izvori saznanja za događaj dojava vlasnika ili korisnika vozila, bilo da se radi o vozaču ili ne, iz čega se mogu pretpostaviti i glavni motivi za prikrivanje činjenica, tj. interesi materijalne prirode. Kod težih prometnih nesreća, dojava se zaprimaju najčešće od sudionika u prometu koji naiđu na mjesto događaja ili pak od hitne medicinske pomoći. Osobe koje su došle prve na mjesto događaja važan su izvor informacija kojima je potrebno posvetiti posebnu pažnju.

Bilo kakvi drugi oblici naknadnog prijavljivanja trebaju kod istražitelja u najmanju ruku izazvati sumnju tipa: nije li možda protok vremena iskorišten za zamjenu vozača, kontaminiranje tragova ili fingiranje prometne nesreće.

Sumnja da osoba (za koju se u istrazi utvrdilo) nije upravljala vozilom, može se pojaviti i nakon obrade mjesta događaja. Izvori saznanja mogu biti sljedeći:

- operativna djelatnost policijskih službenika, usmjerena na prikupljanje obavijesti vezanih uz predmet koji se istražuje, uz neki drugi predmet ili prilikom poduzimanja zakonom propisanih mjera i radnji
- privatni istražitelji, službenici osiguravajućih društava u postupku procjene i naplate štete i ostalih potraživanja
- prijave ostalih zainteresiranih i nezainteresiranih fizičkih i pravnih osoba, osobito onih kod kojih postoji zakonska obveza, kao što su liječnici, o pruženoj medicinskoj pomoći nastradalim osobama
- saznanja ili insinuacije koje se zaprimaju i klasificiraju kao anonimne (tako bilježimo slučaj da susjed, a i politički rival vlasnika vozila daje informacije anonimno o događajima oko prometne nesreće, a između ostalog i o stvarnom vozaču)
- pseudonimne prijave, bilo pisane ili usmene
- prisustvo javnog pogovora (*fama volat*) također je vrlo čest način saznanja, osobito o tome da je osoba u kritično vrijeme upravljala vozilom, iako se kao vozač prijavila druga osoba
- korištenje podataka iz općedostupnih izvora - sredstva javnog priopćavanja i otkrivački doprinos istraživačkog novinarstva, posebice kad se radi o poznatim i javnosti interesantnim osobama

- okolnosti u kojima se provode istražne radnje tijekom kojih se saznaje za drugo kažnjivo djelo
- zahtjevi tijela koje vodi postupak da se dostave dodatni dokazi s obzirom na to da se prijavljeni brani šutnjom i dr.

Početa sumnja o vozaču	
rad policijskih službenika	11
međusobno optuživanje sudionika	5
dojava građana	4

Tablica 2: Inicijalna saznanja o prikrivanju činjenice identiteta vozača vozila

Prevladavajući način saznanja o prikrivanju subjekta kažnjive radnje je rad policijskih službenika, što podrazumijeva dobro poznavanje i prepoznavanje kako etiologije, tako i fenomenologije, ali i pravila kriminalističkog istraživanja, u bilo kojem stadiju postupka, od dojava pa do eventualne kasnije prezentacije svog rada i postupanja pred nadležnim tijelima. Potom slijedi međusobno optuživanje sudionika, a zabilježeno je i da sudionik – vozač odbija dati bilo kakvu izjavu, bilo policiji bilo istražnom sucu. Kada govorimo o dojavama građana, potrebno je voditi brigu i o lažnim, zlonamjernim dojavama. Primjerice, zabilježen je slučaj lažnog prijavljivanja osobe kao vozača u trenutku prometne nesreće, iako se osoba u kritično vrijeme nalazila zadržana u službenim prostorijama policije.

2.2. Izlazak na mjesto događaja i osiguranje mjesta događaja

Prilikom izlaska na mjesto događaja važno je postupati vrlo žurno, kako bi se osigurali svi tragovi, kako na užem ili širem području mjesta događaja tako i na sudionicima; bilo od atmosferskih prilika ili djelovanja drugih osoba ili životinja, za što je potrebno obaviti i odgovarajuće pripremne radnje, bilo materijalno-tehničke, informacijske ili psihološke prirode.

Kod izlaska na mjesto događaja potrebno je voditi brigu:

1. o vozilima koja se udaljavaju s mjesta događaja i to osobito većom brzinom, obilaznim cestovnim pravcima, s ugašenim svjetlima u uvjetima smanjene vidljivosti izbjegavajući policijske ophodnje naglim skretanjem ili sakrivanjem, koja se vraćaju u smjeru mjesta događaja, koja obilaze mjesto događaja u više navrata. Naime, u praksi su zabilježeni sljedeći slučajevi:

- osobe su na mjesto događaja dovezene, a vozač odvezen prije dolaska policije
- vozač je naknadno ponovno dovezen na mjesto događaja drugim vozilom
- vozač drugim vozilom obilazi mjesto događaja
- na mjesto događaja dolaze poznanici vozača drugim vozilom;

2. o vozilima u kojima bi se mogli nalaziti očevici i svjedoci:

- u jednoj prometnoj nesreći svjedok - očevidac pružio je pomoć osobi iz vozila koje se u slijetanju prevrnuo na krov, te je i prije dolaska policije i hitne pomoći napustio mjesto događaja zbog obiteljskih i poslovnih obveza, da bi se naknadno

javio policiji, a u izjavi je naglasio da se mimoišao s vozilima hitne pomoći i policije te s vozilom osobe koja je dovezena na mjesto događaja kao vozač;

3. o osobama sumnjivog ponašanja koje se kreću pješice i napuštaju mjesto događaja, osobito ukoliko su ozlijeđene, iznemogle, uznemirene, posebno radoznale i uporne, pod utjecajem opojnih sredstava, odbijaju se legitimirati, bježe, kriju se:

– u blizini mjesta prometne nesreće zatečen je vlasnik vozila u vidno alkoholiziranom stanju, dok se kao vozač prijavio njegov brat koji je bio trijezan;

4. o objektima i područjima gdje bi se moglo doći do saznanja o sudionicima događaja i provjeriti alibi, bilo da se radi o objektima gdje se nalazi videonadzor ili druga evidencija kretanja i boravka, objektima i područjima gdje se okuplja više osoba, pretpostavljenim trasama kretanja, naseljenim područjima:

– u jednom slučaju osoblje ugostiteljskog objekta na benzinskoj postaji dalo je korisna saznanja o tome tko je od sudionika prometne nesreće uzeo ključeve vozila

– u drugom slučaju djelatnica u ugostiteljskom objektu otpratila je goste do vozila i prisustvovala njihovoj prepirci o tome koji će od njih upravljati vozilom, te je vidjela koji je od njih sjeo za volan;

5. o događajima koji mogu biti povezani s prometnom nesrećom, bilo da se radi o okupljanjima interesnih skupina, primjerice motorista, proslavama rođendana, rođenja, pričesti, krizmi, obljetnica, praznika, vjerskim okupljanjima, športskim natjecanjima i sl., aktualnim događajima od značaja za sigurnost – primjerice narušavanje javnog reda i mira, serijama imovinskih kaznenih djela i dr.

Cilj radnji osiguranja mjesta događaja je pružanje pomoći ozlijeđenim osobama, otklanjanje opasnosti koje mogu nastati na mjestu prometne nesreće te zaštita mjesta događaja.

Zaštita mjesta događaja predstavlja skup radnji među kojima se posebno ističu sljedeće skupine mjera osiguranja: 1. osiguranje u odnosu na sudionike i svjedoke prometnog delikta, 2. osiguranje prostora mjesta događaja, 3. osiguranje tragova.

Radnje osiguranja svjedoka i sudionika prometnog delikta uključuju, prije svega, njihovu hitnu identifikaciju, te isto takvo određenje svojstva u kojem se pojavljuju u deliktu. Te radnje treba provesti odmah po dolasku i djelotvorno razdvojiti sudionike i svjedoke da bismo spriječili komunikaciju, a potom osigurati i učinkoviti nadzor. Nakon toga slijedi udaljavanje svih ostalih osoba s mjesta događaja. Nedopustivo je u tom smislu, a osobito u slučaju sumnje u identitet vozača, dopustiti nekom od sudionika da ulazi u vozilo primjerice po mobitel, cigarete, novčanik i na taj način kontaminira tragove na mjestu događaja. Također je potrebno voditi brigu osim o verbalnoj, i o neverbalnoj komunikaciji. Osiguranje prostora mjesta događaja podrazumijeva jasno označavanje njegovih granica trakom za osiguranje mjesta događaja, čunjevima, rampama, raznim drugim prometnim znakovima i opremom, treptačima ili u nedostatku pobrojanog – priručnim sredstvima. Nadalje, osiguravaju se drugi sudionici u prometu od mogućih opasnosti: naleta na predmete, vozila ili osobe na mjestu događaja, od požara, eksplozija, opasnih tvari. Također, mjesto događaja se osigurava i od pristupa ostalih zainteresiranih osoba kao što su novinari, rodbina, predstavnici lokalnih vlasti, političari i dr.

Okolnosti prometnih nesreća najčešće se utvrđuju preko njihovih posljedica (tragova i predmeta prometne nesreće). Neosiguravanjem mjesta događaja ti se tragovi gube ili kontaminiraju, što dovodi do otežanog utvrđivanja ili razjašnjavanja činjenica u postupku ili njihove potpune nemogućnosti utvrđivanja. Tragovi prometne nesreće mogu biti vidljivi i nevidljivi, latentni, a mogu se nalaziti na podlozi, tijelima ljudi i životinja, vozilima i drugim objektima. Ukoliko se tragovi ne vide golim okom ne znači da oni ne postoje, ili da su manje važni. Opći zahtjev u stadiju osiguranja mjesta događaja je da tragovi prometne nesreće ostanu u nepromijenjenom stanju do dolaska ekipe za očevid, odnosno njihove obrade.

Ukoliko su promjene na mjestu događaja nužne, bilo radi pružanja pomoći, zaštite tragova i otklanjanja opasnosti, one se moraju jasno naznačiti u izvješću o osiguranju mjesta događaja, a po mogućnosti mjesto događaja prije promjena valja fotografirati ili snimiti¹¹.

Svim osobama koje stupaju na mjesto događaja kao što su liječničko osoblje, vatrogasci, električari, djelatnici plinare, vodovoda i sl., potrebno je skrenuti pažnju na obvezu čuvanja tragova i predmeta. Kao stručne osobe oni mogu dati važne informacije o promjenama na mjestu događaja, zatečenim osobama i sl.

O osiguranju mjesta događaja policijski službenici sastavljaju izvješće po tipiziranom obrascu. Od izmijenjenog mjesta događaja prometnih nesreća, još je nedopustivije da se te promjene ne fiksiraju i opišu u izvješću o osiguranju mjesta događaja i zapisniku o očevidu. Nepravilno osigurano mjesto događaja generira sporna utvrđivanja činjeničnog stanja, generira broj sudskih postupaka i produžava sudske postupke.

2.3. Prometne nesreće kod kojih se javila sumnja u identitet vozača po vrsti, posljedicama i okolnostima

Analizirajući prometne nesreće kod kojih su policijski službenici utvrđivali identitete vozača na području triju postaja prometne policije i u dvjema mješovitim postajama, u dvadeset predmeta utvrđen je neravnomjeran raspored prometnih nesreća po vrsti, i to na način da prometne nesreće s poginulim i ozlijeđenim osobama čine veći postotni udio kod prometnih nesreća gdje je potrebno utvrđivati identitet vozača, nego u ukupnom broju.

Vrsta prometne nesreće	S poginulim osobama	S ozlijeđenim osobama	S materijalnom štetom
slijetanje vozila s ceste	5	2	10
bočni sudar			1
nalet na biciklista	1		
nalet na životinju			1

Tablica 3: Prometne nesreće kod kojih se sumnjalo u identitet vozača po vrsti i posljedicama

Isto tako, prema mehanizmu nastanka, slijetanje vozila s ceste prevladavajuća je vrsta prometnih nesreća koje analiziramo u ovome radu (85%), dok u ukupnom broju taj omjer iznosi oko 22%.

¹¹ Modly, D., Osiguranje mjesta kaznenog događaja, Zagreb, MUP RH, 2001.

Okolnosti koje su prethodile	
neprilagođena brzina	17
oduzimanje prednosti prolaska	1
nedržanje strane kretanja	1

Tablica 4: Prometne nesreće kod kojih se sumnjalo u identitet vozača po okolnostima

Sukladno navedenom neprilagođena brzina jedan je od glavnih uzroka takvih prometnih nesreća.

Okolnosti, koje su zajedničke svim takvim nesrećama, ukazuju na to da najčešće nema drugog vozila i vozača, nego se radi o jednom vozilu i vozaču te eventualno putnicima, a kod prometnih nesreća s teškim posljedicama.

Alkoholiziranost	Teške ozljede i smrt	Lake ozljede i materijalna šteta
bitno smanjene vozačke sposobnosti pod utjecajem alkohola	5	3
ostala alkoholiziranost	2	1
odbijanje		1
nije utvrđen alkohol	1	7
UKUPNO	8	12

Tablica 5: Alkoholiziranost vozača kod prometnih nesreća kod kojih se sumnjalo u identitet vozača

Kod prometnih nesreća s preminulim ili teško ozlijeđenim osobama utjecaj alkohola prisutan je gotovo u svima. Kad su u pitanju prometne nesreće s materijalnom štetom, utjecaj alkohola nije utvrđen u više od polovice slučajeva, s obzirom na to da se radilo upravo o napuštanju mjesta događaja od strane vozača radi prikrivanja alkoholiziranosti, osim u slučajevima u kojima je vozač bio dostupan neposredno nakon prometne nesreće.

2.4. Vrijeme događanja prometnih nesreća kod kojih se javlja sumnja u identitet vozača

Prometne nesreće kod kojih se javila sumnja u identitet vozača pratile su po broju i ostale prometne nesreće tijekom godine i ne mogu se posebno vezati ni uz koje razdoblje tijekom godine, odnosno, pratile su trend povećanja prometnih nesreća slijetanja vozila s ceste, bilo zbog pogoršanja vremenskih uvjeta a time i uvjeta prometovanja, ili zbog razdoblja povećanog broja alkoholiziranih vozača u prometu tijekom godine.

Mjesec	Prometna nesreća
siječanj	2
veljača	3
ožujak	-

travanj	2
svibanj	-
lipanj	4
srpanj	-
kolovoz	1
rujan	-
listopad	3
studen	2
prosinac	3

Tablica 6: Raspored prometnih nesreća kod kojih se sumnjalo u identitet vozača tijekom godine

Tijekom tjedna raspored prometnih nesreća kod kojih se sumnjalo u identitet vozača vozila pratio je broj i vrstu ostalih prometnih nesreća, odnosno najveći broj takvih nesreća dogodio se dan uoči neradnog dana, u petak i subotu.

Dan u tjednu	Prometna nesreća
ponedjeljak	2
utorak	3
srijeda	-
četvrtak	3
petak	4
subota	6
nedjelja	2

Tablica 7: Raspored prometnih nesreća kod kojih se sumnja u identitet vozača tijekom tjedna

U tjednu se pretežiti broj takvih prometnih nesreća dogodio u noćnim uvjetima, kasnim popodnevnim, noćnim i ranojutarnjim satima, kombinirano s neprilagođenom brzinom i utjecajem alkohola.

Doba dana	Sati	Ukupno
dan	7,10; 7,40; 13,35; 15,45;17,10; 20,10	6
noć	00,30; 02,20; 02,30; 05,00; 04,10;17,15; 19,35; 19,30; 19,45;22,00; 23,20;23,30; 23,40; 23,45	13

Tablica 8: Raspored prometnih nesreća kod kojih se sumnja u identitet vozača tijekom dana

2.5. Karakteristika ceste

Karakteristike ceste na kojima se događaju prometne nesreće gdje je postojala sumnja u identitet vozača odgovaraju i inače kritičnim mjestima na kojima se događaju prometne nesreće slijetanja vozila s ceste, i imaju više veze s mehanizmom nastanka prometne nesreće, ali mogu ukazivati i na vještinu vožnje, poznavanje dionice, posebna

stanja vozača i sl. Tako se u naseljenim mjestima gdje postoji više prometnih objekata, te u zavojima, dogodio veći postotak takvih prometnih nesreća nego što on iznosi u ukupnom broju prometnih nesreća.

Karakteristika ceste	U naselju	Izvan naselja
zavoj	10	2
raskrižje	3	1
ravni cestovni potez	1	3
ukupno	14	6

Tablica 9: Raspored prometnih nesreća kod kojih se sumnja u identitet vozača po karakteristikama ceste

2.6. Karakteristike vozila

Kada govorimo o posebnim karakteristikama vozila zbog kojih bi se trebalo posumnjati u stvarnog vozača vozila, tada govorimo prije svega o materijalnoj šteti koja je nastala i koju je potrebno sanirati. Najprikladniji način je naplata putem kasko osiguranja vozila. Tako da je – ukoliko je vozilo kasko osigurano, a mehanizam nastanka nesreće nejasan, izjava osobe koja se prijavila za vozača ne odgovara tragovima kretanja vozila i ostalim tragovima na mjestu događaja – potrebno provesti postupak utvrđivanja identiteta vozača, osobito glede prava na upravljanje vozilom i alkoholiziranost stvarnog vozača, te glede utjecaja umora, droga ili lijekova koji se ne smiju upotrebljavati prije i za vrijeme vožnje.

Marka vozila	Starost vozila u godinama	Procjena štete u kunama
BMW	2	20.000
Renault	1	30.000
Citroen	1	30.000
Mercedes	7	20.000
Peugeot	1	20.000

Tablica 10: Starost i šteta na kasko osiguranim vozilima iz obrađenih predmeta

Izvan tih slučajeva naknade štete putem kasko osiguranja, karakteristike vozila nisu u prvom planu, već su druge okolnosti koje ukazuju na druge motive. Kao što vidimo iz tablice, najčešće se radi o vozilima novijeg datuma proizvodnje, na kojima je nastala veća materijalna šteta, a kojima je upravljala osoba pod utjecajem alkohola.

2.7. Karakteristike vozača

Vozači vozila koji kriju identitet nakon prometne nesreće ne razlikuju se po svojim karakteristikama od vozača koji i inače izazivaju prometne nesreće. Naprotiv, sumnju treba izazvati osoba koja očito iskače iz profila "očekivanog" vozača. Tako je primjerice na mjestu događaja takve prometne nesreće zatečena osoba prosječne starosti 34 godine, sa 9 godina

vozačkog staža, kod koje nije bilo reakcije na alkohol, koja nije kažnjavana za prometne prekršaje, a koja se prijavila kao vozač novog vozila koje je u zavoju sletjelo s ceste, iako je vozilom upravljala osoba bez položenog vozačkog ispita, najvjerojatnije pod utjecajem alkohola. Kod osobe vozača zanimljiv je podatak da se radilo o automehaničaru koji nije položio vozački ispit.

U kontroli prometa zatjecani su kao vozači osobe sličnih zanimanja vezanih uz vozila, a da nisu stekli pravo na upravljanje vozilom, bilo zbog godina, liječničkog pregleda ili iz nekog drugog razloga.

Karakteristike vozača	Teške ozljede i smrt	Lake ozljede i materijalna šteta
prosječna starosna dob	24;24;26;27;28;39;49 ~31 ¹²	19;19;22;26;30;31;34;40;48;55 ~32,4
prosječne godine vozačkog staža	4;7;9;10;18 ~9,6	1;1;4;5;9;9;11;13;15 ~7,5
prije stjecanja prava	2	1

Tablica 11: Karakteristike vozača prema dobi i vozačkom stažu

Prilikom obrade prometne nesreće u kojoj postoji sumnja u identitet vozača, uputno je koristiti i evidencije prekršaja i kaznenih djela u prometu. Analizom vozača spornih prometnih nesreća može se utvrditi prevladavajući broj onih koji su evidentirani za prekršaje ili kaznena djela u prometu. Uputno je koristiti i sve ostale evidencije o trasi kretanja, načinu vožnje i sl., radi utvrđivanja određenog obrasca ponašanja vozača.

Ranije kažnjavanje za prometne prekršaje	Teške ozljede i smrt	Lake ozljede i materijalna šteta
vodi se u evidenciji	7	9
ne vodi se u evidenciji	1	3

Tablica 12: Vozači u odnosu na raniju kažnjivost za prometne prekršaje

2.7.1. Motiv za prikrivanje vozača

Analizirajući motive prikrivanja stvarnog vozača, utvrđeno je sljedeće:

1. Kao primarni motiv javlja se izbjegavanje kaznene ili prekršajne odgovornosti.
2. Sljedeći motiv je naknada štete iz prometne nesreće na koju osoba nema pravo temeljem ugovora o osiguranju.
3. Kao jedan od mogućih motiva zabilježeno je prikrivanje podataka iz osobnog života.
4. Također je kao motiv zabilježena i zaštita osobe; primjerice, majka se prijavi umjesto sina, supružnici jedan umjesto drugoga, prijatelj za prijatelja, rođaci i sl.
5. U nemalom broju slučajeva, prijavljuju se i zaposlenici umjesto svog poslodavca.

¹² Aritmetička sredina prikazana je uzimajući u obzir prije svega sve prednosti koje takva veličina ima u odnosu na druge reprezentativne veličine.

Iz analize se može zaključiti da se u pravilu radi o osobama bliskim osobi stvarnog vozača.

Indikativna okolnost za istražitelja treba biti zatjecanje na mjestu događaja osoba koje su bliske osobi koja se prijavila za vozača, osobito ukoliko su te osobe pod utjecajem alkohola, ukoliko joj sugeriraju što izjaviti ili je nagovaraju da ne daje izjavu.

3. POJAVNI OBLICI PROMETNIH NESREĆA KOD KOJIH JE POTREBNO UTVRĐIVATI IDENTITET VOZAČA VOZILA

Pojavne oblike možemo prije svega podijeliti u dvije skupine, i to one koji se javljaju kod prometnih nesreća sa smrtnom posljedicom i teško ozlijeđenim osobama, te kod prometnih nesreća s lako ozlijeđenim osobama i samo s materijalnom štetom.

A) Kada govorimo o prvoj skupini prometnih nesreća tada su moguće sljedeće situacije:

1. Prometna nesreća u kojoj sve osobe iz vozila smrtno stradaju, a ispale su iz vozila prilikom slijetanja s ceste.
 - U prometnoj nesreći slijetanja vozila s ceste tri su osobe smrtno stradale, pa je u početku postojala trilema, tko je od njih upravljao vozilom, s obzirom na to da su svi ispali iz vozila u završnom stadiju prometne nesreće.
2. Prometna nesreća u kojoj jedna od dviju ili više osoba prilikom slijetanja s ceste izgubi život, pa se odgovornost za prometnu nesreću prebacuje, bilo izravno ili neizravno, na osobu koja je smrtno stradala.
 - U obrađenom primjeru slijetanja vozila s ceste jedna osoba smrtno je stradala, a druga zadobila lake povrede. Osoba koja je zadobila lake povrede u početku je tvrdila da je smrtno stradala osoba upravljala vozilom u trenutku prometne nesreće, iako su postojale indicije da to nije bilo tako.
 - U sličnoj situaciji osoba koja je zadobila lake tjelesne povrede branila se šutnjom na mjestu događaja, i dalje u postupku, neizravno optužujući smrtno stradalu osobu.
3. Prometna nesreća u kojoj jedna osoba prilikom slijetanja biva tako teško ozlijeđena da izgubi sjećanje o događaju (prilikom kupoprodaje i isprobavanja karakteristika vozila, tijekom provoda, izlazaka i sl.).
 - U prometnoj nesreći u kojoj je jedna osoba tako ozlijedila glavu da se ne sjeća događaja, druga koja nije ozlijeđena tvrdila je da nije upravljala vozilom, iako su tragovi i okolnosti ukazivale na suprotno.
4. Prometna nesreća kod koje postoji konfrotirana tvrdnja dvojice sudionika u događaju u kojoj su obojica zadobila teške ozljede.
 - Obojica sudionika prometne nesreće, i vozač i suvozač, teško ozlijeđeni izašli su iz vozila do dolaska hitne medicinske pomoći i policije i međusobno se optuživali.
5. Prometna nesreća u kojoj je sudjelovalo vozilo i treća osoba, a treća osoba smrtno strada ili bude teško ozlijeđena te se ne sjeća događaja, gdje postoji konfrotirana tvrdnja osoba iz vozila osumnjičenih.
 - U prometnoj nesreći gdje je došlo do naleta vozila na pješaka koji je smrtno stradao, vozač i suvozač međusobno su se optuživali tko je od njih upravljao vozilom.

6. Prometna nesreća u kojoj treća osoba smrtno strada ili bude teško ozlijeđena te se ne sjeća događaja, a vozač vozilom napusti mjesto događaja.
 - U prometnoj nesreći u kojoj je došlo do naleta kombi vozila na biciklista, koji je na mjestu događaja preminuo, vozač je bez zaustavljanja napustio mjesto događaja, i naknadno je pronađen. Ženska osoba koja je živjela s njim u zajedničkom kućanstvu, a koja je i vlasnica vozila, tvrdila je da je upravljala vozilom u trenutku prometne nesreće iako joj nisu bile poznate okolnosti nastanka prometne nesreće, te je provjerom alibija utvrđeno da je bila na drugome mjestu.
7. Prometna nesreća u kojoj treća osoba biva teško ozlijeđena te se ne sjeća događaja, ili smrtno stradava, a vozač vozilom napusti mjesto događaja, te se po pronalasku brani šutnjom.
 - U prometnoj nesreći gdje je došlo do naleta osobnog automobila na biciklista, koji je teško ozlijeđen, vozač koji je vozilom napustio mjesto događaja po pronalasku se branio šutnjom, iako je u obavijesnom razgovoru na policiji potvrdio da je upravljao vozilom u kritično vrijeme.

B) Kada govorimo o prometnim nesrećama s lako ozlijeđenim osobama ili materijalnom štetom, mogu se izdvojiti sljedeći pojavni oblici:

1. prometne nesreće slijetanja vozila s ceste, kod kojih se na mjesto događaja naknadno doveze osoba koja tvrdi da je upravljala vozilom. Gotovo je prevladavajući pojavni oblik prikriivanja identiteta vozača, bilo da na mjesto događaja osoba dolazi pješke radi blizine mjesta događaja ili otklanjanja sumnje, ili je dovezena vozilom naknadno;
2. prometne nesreće slijetanja vozila s ceste, kod kojih se kao vozač prijavio putnik iz vozila;
3. prometne nesreće slijetanja vozila s ceste, kod kojih vlasnik ili korisnik naknadno prijavi nestanak vozila;
4. prometne nesreće kod kojih se osobe međusobno optužuju za prometnu nesreću;
5. prometne nesreće kod kojih vlasnik ili korisnik vozila nakon napuštanja mjesta događaja odbija dati bilo kakve podatke o vozaču, ili se kao vozač, zbog odugovlačenja postupka, prijavljuje stranac.

4. PREGLED VAŽNIJIH TRAGOVA NA TIJELU SUDIONIKA I MJESTU PROMETNE NESREĆE

Prilikom prometne nesreće, tijela zadržavaju svoju brzinu zbog inercije i sudaraju se s dijelovima vozila ili drugim putnicima. Od konstrukcije vozila i smjera djelovanja sile ovisi o koji će dio unutrašnjosti vozila tijelo udariti, što opet ovisi o značajkama elemenata pasivne sigurnosti¹³.

U takvim slučajevima kriminalistika (heuristička i silogistička) i sudska medicina pružaju objektivne mogućnosti za rješavanje spornog pitanja (provodi se misaona rekonstrukcija prometne nesreće na osnovi nespornog položaja vozila i putnika, vrsta ozljeda, oštećenja u vozilu i na njemu, pronađenih tragova). Osnovu utvrđivanja rasporeda sjedenja

¹³ Mavrin, I., Pasivna sigurnost vozila, Zagreb, Hrvatski autoklub, 2004., 4.-6.

u vozilu čini misaona rekonstrukcija kretanja vozila po stadijima događanja prometne nesreće.

Nakon što liječnik pregledom utvrdi ozljede po tijelima unesrećenih i povrijeđenih, rekonstruira se i način kretanja tijela osoba, fiksiraju se i obrađuju mjesta u vozilu koja bi mogla biti nosioci tragova udara. Prilazi se pronalaženju bioloških i tekstilnih tragova. Ukoliko se na mjestima naleta nalaze biološki tragovi kose, krvi, kože, tkiva i sl., te vlakna tekstila; fizikalno–kemijskim i biološkim vještačenjima, uspoređivanjem spornih i nespornih uzoraka, utvrđuje se njihovo podrijetlo. Mikroskopskom pretragom tekstilnih uzoraka s vanjskih dijelova odjeće unesrećenih, sa sjedišta i naslona, na kojima su ostali tragovi odjeće, vještačenjem kontaktnih tragova između potplata obuće i papučice kvačila, kočnice i gasa, dolazi se do odlučnih činjenica.

Kod čeonog (frontalnog) sudara – naleta, tijelo zadržava svoj prvobitni smjer kretanja i bude odbačeno na ploču s armaturom i vjetrobransko staklo. Međutim, čeonu sudaru rijetko se događaju bez djelovanja bočne sile, tako da se vozilo prilikom naleta i odbacivanja vozila te naglog kočenja, djelovanjem bočnih sila zanosi u stranu.

Ozljeđivanje putnika nalijetanjem na dijelove vozila rezultat je prvog procesa, a neposredno poslije nalijetanja putnika na prednje dijelove unutrašnjosti vozila, dolazi do odbacivanja tijela unazad (posebno pokretnih dijelova, glave i vrata).

Koljena u početnom stadiju udaraju u ploču armature, a glava zajedno s gornjim dijelom tijela biva bačena naprijed. Povrede koljena mogu izrazito ukazivati na oblik predmeta o koji su udarila. Kod vozača grudni koš bude pritisnut na upravljač. Povrede putnika mogu nastati od međusobnog nalijetanja.

U sljedećem stadiju nesreće slijedi odbacivanje tijela unazad, uslijed čega nastaju i odgovarajuće povrede, posebno vratnih pršljenova.

Sve te ozljede mogu se značajno reducirati djelovanjem elemenata pasivne sigurnosti.

Kod vozača su relativno tipične povrede na rukama (prijelom palca, šake i drugog prsta), uganuća i prijelomi kosti grane stopala, ali i kosti pete (pritiskanjem i snažnim kontaktom s pedalom kočnice), no povrede takve prirode ne smiju se precjenjivati, a posebice one u predjelu grudi i trbuha, jer i suvozač ponekad može zadobiti slične povrede. Suvozač, češće od vozača, ima rezotine po licu, vratu i rukama (a kod frontalnog sudara pri vožnji motociklom tipične su oguljotine po prednjoj strani koljena).

Otisci sigurnosnih pojaseva imaju vrlo veliku dokaznu vrijednost. Kod vozača se očituju s lijeva na desno, a kod suvozača u obrnutom smjeru.

Veliku dokaznu vrijednost možemo pridati tragovima na potplatima cipela. Iznenadnim i snažnim pritiskanjem potplata na pedalu kočnice nastaju otisci i utisci pedala na potplatu, tj. u potplatu cipela, uz to pojavljuju se i otisci profila uzorka podnog pokrivača na potplatima. S tim u svezi 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 rjeđe koriste. Otiske možemo tražiti na svim glatkim površinama na upravljaču, ručici mjenjača, ručnoj kočnici, vanjskom i unutarnjem osvrtnom ogledalu, 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 ovisno o svakom konkretnom slučaju i u odnosu na ostale pronađene tragove.

Radi pronalaženja tragova kontaktne prirode, odnosno tragova prenošenja, pretražuje se i unutarnja strana sigurnosnog pojasa i naslona sjedišta, koji se izuzimaju i šalju na vještačenja.

Tragovi krvi i tkiva pružaju također važne točke 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 deformiranim 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.

Prilikom utvrđivanja vozača analiziraju se i vještače tragovi kose. Tragove kose pronalazimo prije svega na naslonu za glavu, na predmetima iz bližeg i daljnjeg okruženja u koje glava udara i u drugim dijelovima u vozilu. Primjerice, kod udara glave u vjetrobransko staklo u pukotinama stakla ili na okviru vrata prilikom bočnog sudara.

Prije svega, u statičkom dijelu očevida bitno je fiksirati položaj sjedala (osobe različite visine ne mogu upravljati vozilom s istog položaja sjedala). Također je potrebno s izazivanjem otisaka papilarnih linija fiksirati i položaj unutarnjeg osvrtnog zrcala, te položaj vanjskih ogledala – osobe različitih visina različito namještaju zrcala.

Radu na mjestu događaja potrebno je pridodati osobitu pozornost zato što se ono kasnije više ne može ponoviti, što se mjesto događaja s vremenom mijenja, tragovi uništavaju, gube, kontaminiraju, fingiraju i sl. Stoga je od iznimne važnosti u rad na mjestu događaja uključiti prometno-tehničkog i sudsko-medicinskog vještaka, kao i druge stručne osobe.

5. ZAKLJUČAK

Prometne nesreće u kojima se prikrivaju ili fingiraju identiteti vozača vozila naša su svakodnevnica. Iako se na prvi pogled čini da nitko time nije oštećen, činjenice koje iznose osiguravatelji govore da to nije tako. Njihove kritike upućene na račun inkriminacije takvih djela, na procesna rješenja, hodograme postupanja, a prije svega na stavove stručne i šire javnosti, zasigurno imaju uporišta. S druge pak strane, pojavni oblici i uzroci prikrivanja ili fingiranja identiteta vozača prometnih nesreća nisu sustavnije obrađivani niti dostupni na jednome mjestu. U ovome su radu analize takvih prometnih nesreća ponuđene na raspravu i kritiku.

Ono što se posebno može istaknuti kod takvih prometnih nesreća je da se najčešće radi o prometnim nesrećama slijetanja vozila s ceste, ili prometnim nesrećama kod kojih nema drugog sudionika ili svjedoka koji bi mogao dati vjerodostojan iskaz.

U pozadini gotovo svih takvih prometnih nesreća je vožnja pod utjecajem alkohola i neprilagođena ili nepropisna brzina.

Većina vozača već je ranije evidentirana kao počinitelj prometnih prekršaja ili kaznenih djela u prometu.

Prevladavajući motiv za prikrivanje jest izbjegavanje kaznene ili prekršajne odgovornosti, naknada štete putem osiguranja, zaštita bliske osobe i sl.

Osim radnji na mjestu događaja, očevida, pokusa i rekonstrukcije, izuzetno su važne i radnje zaprimanja dojave, izlaska na mjesto događaja, osiguranja mjesta događaja, te gotovo istodobne operativne provjere, primjerice, alibija, trase kretanja, težine i vrste ozljeda i dr.

LITERATURA

1. Barišić-Jaman, B. (2004). *Primjena kompjuterskog programa PC-Crash u vještačenju prometnih nesreća*. Policija i sigurnost, 3-3.
2. Barišić-Jaman, B. (2006). *Mjerenje tragova te izrada skice mjesta događaja prometne nesreće*. U: Zbornik predavanja stručnog savjetovanja iz područja cestovnog prometa. Plitvička jezera: Hrvatsko društvo sudskih vještaka.
3. Coleman, S. (2000). *Biometrics, Solving cases of mistaken identity and more*. FBI law enforcement bulletin, 6. Washington, USA.
4. Dobrić, S. (2006). *Zloupotreba osiguranja*. Osiguranje, 11-12.
5. Dvoršek, A. (2001). *Kriminalistična strategija*, Ljubljana: Visoka policijsko-varnosna škola.
6. Fisher, A. J. B. (1993). *Techniques of crime scene investigation*, fifth edition. Florida, USA: CRC PRESS.
7. Matiša, T. (1999). *Prijevare osiguranja – simulirane prometne nezgode*. Policija i sigurnost, 1-2.
8. Mavrin, I. i dr. (2004). *Pasivna sigurnost vozila*. Zagreb: Hrvatski autoklub.
9. Modly, D. (2001). *Osiguranje mjesta kaznenog događaja*. Zagreb: MUP RH.
10. Osterburg, W. J., Ward, H. R. (2000). *Criminal investigation, A method for reconstructing the past*. Cincinnati, USA: Anderson publishing co.
11. Pavišić, B. (2005). *Komentar Zakona o kaznenom postupku, 5. izdanje*. Rijeka: Žagar.
12. Pavišić, B., Grozdanić, V., Veić, P. (2007). *Komentar Kaznenog zakona, III. izmijenjeno i dopunjeno izdanje*. Zagreb: Narodne novine d.d.
13. Pavišić, B. (1993). *Metodika istraživanja prometnih delikata*. Zagreb: MUP RH.
14. Pavišić, B., Modly, D., Veić, P. (2006). *Kriminalistika – knjiga prva*. Zagreb: Golden marketing – Tehnička knjiga.
15. Saferstein, R. (2004). *Criminalistic, An introduction to Forensic Science, Eight edition*. New Jersey, USA: Pearson, Prentice Hall.
16. Swanson, R. C., Chamelin, C. N., Territo, L. (1993). *Criminal investigation, sixth edition*. Florida USA: The Mc Graw-Hill companies, INC.
17. Zečević, D. (2004). *Sudska medicina i deontologija, 4. obnovljeno i dopunjeno izdanje*. Zagreb: Medicinska naklada.
18. *Prekršajni zakon*. NN 107/07. Zagreb: Narodne novine.
19. *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*. NN 151/05. Zagreb: Narodne novine.
20. *Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu*. NN 60/08. Zagreb: Narodne novine.

21. *Zakon o sigurnosti prometa na cestama*. NN 67/08. Zagreb: Narodne novine.
22. <http://enfsi.org> - 8. srpnja 2008.
23. <http://www.tncrimlaw.com/forensics/> - 9. srpnja 2008.
24. <http://www.crime-scene-investigator.net/index.html> - 8. srpnja 2008.
25. <http://www.crimeandclues.com/> - 8. srpnja 2008.

Summary

Ivica Kokot

Car Driver Identification in Road Traffic Accidents

At investigation of traffic accidents there are three specific situations that require special effort from the police officers. These situations are: 1. hit and run accidents, 2. framing traffic accidents, 3. determining the identity of vehicle driver. Often are elements of all of them part of the same subject investigation. There are many publications about traces, however, not undermining the value of traceology, this article is about phenomenology and etiology of traffic accidents for which is necessary to determine the driver's identity. As a basis for investigation are used twenty cases from practices in which, at the some stage there was a questionable who was the driver at the time of the accident. The goal of it is to show to investigators of traffic accidents and to all interested people, in one place, the most common appearance model and causes of covering the identity of driver, for the purpose of the development of operating standard procedures in everyday work.

Key words: hit and run, insurance fraud, driving under the influence of alcohol, driver's identity, case study.