

IVICA KOKOT*

Kriminalističko istraživanje napuštanja mjesto događaja prometne nesreće sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama

Sažetak

Istraživanje prometnih nesreća s teškim posljedicama u kojima je netko od sudionika napustio mjesto događaja, zahtijeva primjenu svih pravila kriminalističkog istraživanja, ali posebno prilagođenih stručnom području istraživanja prometnih delikata. S obzirom na specifičnost samih događaja s jedne strane, i nedostatak stručne literature s druge strane, temeljem izučavanja primjera iz prakse kroz ovaj rad će se utvrditi smjernice i preporuke za istraživanje te vrste događaja.

Spomenuti rad namijenjen je policijskim službenicima koji istražuju takve prometne nesreće, ali i svima onima koji njihov rad na razjašnjavanju okolnosti događaja vrednuju, bilo da vrednovanje dolazi iznutra ili izvana.

Ključne riječi: prometna nesreća, napuštanje mjesto događaja prometne nesreće, kriminalističko istraživanje, prometni kriminalitet.

UVOD

Prometne nesreće su kompleksni događaji i za njihovo istraživanje je osim općeg znanja i vještina kriminalističkog istraživanja potrebno imati i posebna stručna znanja, različita od onih koja stječemo kroz redovno obrazovanje ili kao sudionici u prometu. Do tih posebnih stručnih znanja i vještina policijski službenici dolaze iskustvom, a naposljetku i kriminalistiku definiramo kao disciplinu koja sustavno istražuje i primjenjuje kako znanstvene metode, tako i pravila iskustva u otkrivanju i razjašnjavanju pojava kaznenih djela i utvrđivanja njihovih počinitelja (Pavišić i dr., 2006a:33). Problem možemo prepoznati

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

u tome što iskustvom stečena znanja i vještine nisu vrednovana i učinjena dostupnima širem krugu zainteresiranih osoba, tako da oni koji se tek susreću s problematikom prometnih nesreća uče metodom pokušaja i pogrešaka, i iznova otkrivaju već viđeno, ali ne samo oni, nego iiskusni istražitelji koji se nađu pred kompleksnim problemom tijekom kriminalističkog istraživanja.

Kad se prometna nesreća dogodi ona ostavlja za sobom popravljive, nadoknadive štete, ali isto tako i nepopravljive, nenadoknadive štete, trajne gubitke za društvo. Svakodnevno putem medija primamo informacije o brojnim prometnim nesrećama, međutim pozornost nam gotovo uvijek privlače prometne nesreće s najtežim posljedicama i prometne nesreće koje se događaju na području gdje živimo i gdje se krećemo. Jedan od razloga je strah, strah za vlastitu sigurnost. Mjerenja percepcije sigurnosti građana pokazuju da građanima najveći problem predstavljaju nedisciplinirani i drski vozači, te osobe pod utjecajem alkohola (Cajner Mraović, 2010:17). Taj strah nije neutemeljen, jer ako pogledamo statističke podatke Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske, te usporedimo podatke iz Biltena sigurnosti cestovnog prometa sa drugim sigurnosnim pokazateljima, vidimo da je rizik stradanja u prometnim nesrećama najizraženiji¹. Ako dalje usporedimo smrtno stradavanje osoba u prometnim nesrećama sa drugim vanjskim uzrocima smrtnosti bilo u Republici Hrvatskoj² ili u globalnim razmjerima³, vidimo da su smrtnost uzrokovana prometnim nesrećama i prometni traumatizam najčešći i najvažniji uzroci nasilnog oštećenja zdravlja (Zečević, 2004:265).

Takva društvena klima osobito dolazi do izražaja kod prometnih nesreća sa smrtno stradalim ili teško ozlijeđenim osobama u kojima počinitelji napuste mjesta događaja, gdje se stvara dodatni pritisak na policijske službenike, što dovodi do nesustavnog poduzimanja radnji i propusta, a naposljetku počinitelj nikada ne bude otkriven. Pri tome stručne smjernice ispunjavaju svoju svrhu, jer s jedne strane daju sigurnost oštećenim i drugim zainteresiranim strankama da će policija poduzeti sve mjere i radnje, a s druge strane daju mirnoću radu policijskih službenika.

1. PRAVNI OKVIR POSTUPANJA

U svom postupanju, za razliku od počinitelja kažnjivog djela kojeg u postupanju ograničava samo njegova mašta, policijski službenici ograničeni su pravnim pravilima sadržanim prije svega u izvorima kaznenog procesnog prava (Krapac, 2010:55). Sve veća međunarodna integracija Republike Hrvatske dovodi do prihvaćanja novih rješenja. Sama prometna nesreća definirana je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama⁴, u članku 2. stavku 1. točki 84. definicija prometne nesreće mijenjala se tijekom godina, tako da je novelama zakona iz područja sigurnosti cestovnog prometa mijenjan opseg definicije prometne nesreće, što je imalo za posljedicu da su se različito evidentirali događaji u prometu u razdobljima primjene različitih zakona, a posljedično i do otežanog praćenja prometnih nesreća. Izmjene su se prije svega odnosile na prometne nesreće s materijalnom štetom,

¹ <http://www.mup.hr/10.aspx> - 1. listopada 2010.

² http://www.hzjz.hr/epidemiologija/kron_mas/nesrece.htm - 1. listopada 2010.

³ <http://www.who.int/research/en/> - 1. listopada 2010.

⁴ Zakon o sigurnosti prometa na cestama. (NN 67/08.)

dok se prometne nesreće sa smrtno stradanim osobama ili ozlijeđenim osobama u načinu evidentiranja nisu mijenjale. Ako pogledamo i dalje u prošlost možemo vidjeti da je stupanjem na snagu Kaznenog zakona⁵ došlo do dekriminalizacije nekih prometnih delikata, opisanih u Krivičnom zakonu⁶, u glavi Krivična djela protiv sigurnosti javnog prometa. Uspoređujući opća prometna kaznena djela u Republici Hrvatskoj s onima, primjerice u Republici Sloveniji, možemo vidjeti da je Republika Slovenija⁷ propisala više kaznenih djela nego Republika Hrvatska, što nam govori o kompleksnosti praćenja, usporedbe i analize sustava.

Izazivanje prometne nesreće općeprometno je kazneno djelo u čijem je središtu pojam prometna nesreća, koje je opisano u članku 272. KZ-a. U središtu interesa ovog rada bit će kazneno djelo Nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći iz članka 273. KZ-a.

1.1. Nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći

Kazneno djelo nepružanja pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći specijalni je oblik kaznenog djela nepružanja pomoći iz članka 104. KZ-a. Radnja se sastoji u ostavljanju bez pomoći osobe koja je prethodno teško tjelesno ozlijeđena motornim vozilom ili prijevoznim sredstvom kojim upravlja počinitelj. Počinitelj je ne samo osoba koja je prouzročila prometnu nesreću nego i osoba koja je sudjelovala u prometnoj nesreći pod uvjetom da je žrtva teško tjelesno ozlijeđena tim motornim vozilom ili prijevoznim sredstvom. Ostavljanje već preminulog ne predstavlja kazneno djelo. Kvalifikatornu okolnost predstavlja smrt jedne ili više osoba.

Predmetno kazneno djelo je zapravo preruseno kazneno djelo bijega s mjesta prometne nesreće, pri čemu i dalje njegova bit ostaje dužnost ostajanja na mjestu događaja i druge radnje kojima je obvezan sudionik prometne nesreće (Pavišić i dr., 2007:620). Međutim, treba *de lege ferenda*, preurediti članak i u središte članka staviti napuštanje mjesta događaja teške prometne nesreće, iz razloga pravne sigurnosti, jer se može zaključiti da ukoliko počinitelj kaznenog djela izazove prometnu nesreću u kojoj je netko preminuo i napusti mjesto događaja, neće odgovarati za kazneno djelo nepružanja pomoći iz članka 273. KZ-a, međutim, ukoliko ga teško ozlijedi, tada će odgovarati, bez obzira na to što će možda izrečena kazna u prvom slučaju radi otegotnih okolnosti biti veća od one izrečene za djela u stjecaju u drugom slučaju.

1.2. Istovremeno vođenje kaznenog i prekršajnog postupka

Osim kaznene odgovornosti, bijeg s mjesta prometne nesreće u kojoj je netko izgubio život ili je ozlijeđen, sudionika prometne nesreće, pa tako i osumnjičenika čini prekršajno odgovornim temeljem članka 175. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, za napuštanje mjesta prometne nesreće.

⁵ Kazneni zakon. (NN 110/97.)

⁶ Krivični zakon Republike Hrvatske. (NN 32/93.)

⁷ Kazenski zakonik Republike Slovenije. (Uradni list 55/08., čl. 323.-328.)

Međutim, Europski sud za ljudska prava u svojoj presudi od 25. lipnja 2009. godine u slučaju *Maresti protiv Hrvatske*⁸, zaključio je da okrivljeni koji je već prekršajno sankcioniran za neko kažnjivo djelo, ne može za isto (*idem*) djelo ponovno biti kažnjen u kaznenom postupku ili obrnuto (*ne bis in idem*). Stoga Europski sud za ljudska prava zauzima stajalište da se članak 4. Protokola br. 7. uz Europsku konvenciju za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda, mora tumačiti na način da zabranjuje kazneni progon ili suđenje za drugo 'djelo' ukoliko ono proizlazi iz istih činjenica ili činjenica koje su u biti iste. Pri tome je li počinjeno kaznenim djelom, Europski sud za ljudska prava prosuđuje za svako djelo prema trima mjerilima, poznatim kao *mjerila Engel*, i to:

1. nacionalna kvalifikacija djela,
2. priroda djela,
3. priroda, težina i svrha kazne (Pavišić, 2006:86).

Svrha je tih kriterija kako države potpisnice ne bi izbjegavale nadležnost Europskog suda za ljudska prava prerušavanjem kaznenih djela u druge kažnjive radnje.

Stoga je *de lege ferenda* potrebno utvrditi jasnu granicu između kaznenog djela i prekršaja, odnosno, u slučaju vođenja dvaju postupaka jasno odvojiti činjenice koje su uzete u kaznenom i prekršajnom postupku.

1.3. Ograničenje privilegija od samooptuživanja u istraživanju prometnih delikata

Sloboda od samooptužbe obuhvaća okrivljenikovo pravo uskrate davanja iskaza, ali i pravo predaje predmeta i drugih stvarnih nositelja dokaza koji bi ga mogli teretiti */nemo tenetur se ipsum detegere/* (Pavišić, 2006:103). U istraživanju prometnih kaznenih djela kod kojih je počinitelj napustio mjesto događaja nije rijedak slučaj da vlasnik ili korisnik vozila odbije dati podatak o osobi koja je upravljala vozilom, pozivajući se upravo na pravo na šutnju, privilegij od samooptuživanja. I naš se zakonodavac u kaznenom postupku odlučio, između težnje za učinkovitošću i težnje za zaštitom prava građana, prednost dati zaštiti prava građana.

Međutim, Europski sud za ljudska prava dopušta državama da ustanove ograničenja privilegija od samooptuživanja prema "testu" četiriju kriterija razvijenom u predmetu *Jalloh protiv Njemačke* (Krapac, 2010:220). To su narav i stupanj prisile kojoj je okrivljenik bio podvrgnut kao dokazno sredstvo, pretežnost javnog interesa u kažnjavanje kaznenog djela, postojanje relevantnih jamstvenih formi u korištenju okrivljenikom kao dokaznim sredstvom te načinom procesne uporabe tako pribavljenog dokaznog sredstva u kaznenom postupku (Guljiša, 2008:94). Na temelju tih kriterija Sud je u presudi u predmetu *Halloran & Francis protiv Velike Britanije*⁹ presudio: "*Registered keepers of motor vehicles could lawfully be compelled to tell the police who was driving it on a particular occasion*", (*Registrirani posjednici motornih vozila mogu se zakonski primorati da kažu policiji tko je upravljao vozilom u određenoj prilici*). Naš zakonodavac, na temelju istih razloga na kojima je Europski sud za

⁸ <http://sljeme.usud.hr/usud/prakES.nsf/Praksa/87F5009E7EBC4EC1257370002A3E9B?OpenDocument> - 1. listopada 2010.

⁹ <http://cmiskp.echr.coe.int/tkp197/view.asp?item=1&portal=hbkm&action=html&highlight=o%20%7C%20halloran&sessionId=60002720&skin=hudoc-en> - 2. listopada 2010.

ljudska prava učinio zaokret u dotadašnjoj praksi, treba novelirati zakonske propise u granicama unutarnjeg polja slobodne procjene, čime bi istražitelji dobili učinkoviti instrument za istraživanje, ne samo prometnih delikata, nego i ostalih kažnjivih djela.

1.4. Ostala pravna pitanja vezana uz prometne nesreće

Primjenu instituta kažnjavanja za prometnu nesreću rješavaju pravila kaznenog i prekršajnog prava. Pitanja odvijanja prometa na mjestu nesreće, njegova osiguranja i sl., rješavaju pravila upravnog prava. Pitanja odštete između sudionika prometne nesreće rješavaju pravila imovinskog prava.

U slučaju bijega s mjesta prometne nesreće, kad je šteta nastala uporabom nepoznatog vozila, primjenjuju se odredbe članka 30. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu¹⁰. Sama šteta određuje se primjenom odredbi Zakona o obveznim odnosima¹¹. Taj Zakon u članku 1046. propisuje da je šteta umanjene nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).

Pravo osobnosti određeno je u članku 19. spomenutog Zakona. Svaka fizička i pravna osoba ima pravo na zaštitu svojih prava osobnosti pod pretpostavkama utvrđenim zakonom (st. 1.). Pod pravima osobnosti u smislu Zakona razumijevaju se prava na život, tjelesno i duševno zdravlje, ugled, čast, dostojanstvo, ime, privatnost osobnog i obiteljskog života, slobodu i dr. (st. 2.). Pravna osoba ima sva navedena prava osobnosti, osim onih vezanih uz biološku bit fizičke osobe, a osobito pravo na ugled i dobar glas, čast, ime, odnosno tvrtku, poslovnu tajnu, slobodu privređivanja i dr. (st. 3.).

Pretpostavka odgovornosti propisana je u članku 1045., a pravična novčana naknada u članku 1100. Zakona o obveznim odnosima.

Na osnovi Zakona o obveznim odnosima oblici nematerijalne štete su sljedeći:

- *za fizičku osobu*: povreda prava na život, povreda prava na tjelesno zdravlje, povreda prava na duševno zdravlje, povreda prava na ugled, povreda prava na čast, povreda prava na dostojanstvo, povreda prava na ime, povreda prava na privatnost osobnog i obiteljskog života (povreda prava na vlastitu sliku, povreda prava na vlastiti glas, povreda prava na vlastite zapise i pisma), povreda prava na slobodu;

¹⁰ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu. (NN 151/05.)

Naknada štete nastale uporabom nepoznatog vozila

Članak 30.

(1) Oštećena fizička osoba kojoj je šteta nanescena uporabom nepoznatog vozila može podnijeti odštetni zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.

(2) Oštećena fizička osoba ima pravo zahtijevati naknadu štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja i to najviše do iznosa iz članka 26. stavka 2. ovoga Zakona.

(3) Oštećena osoba ima pravo zahtijevati naknadu štete zbog uništenja ili oštećenja stvari do iznosa iz stavka 2. ovoga članka propisanog za štete na stvarima i uz samopridržaj u iznosu od 3.750,00 kuna ako je Hrvatski ured za osiguranje nekom od sudionika ove prometne nezgode nadoknadio štetu zbog smrti ili teških tjelesnih ozljeda koje su zahtijevale bolničko liječenje.

(4) Ako se pronađe vozilo čijom je uporabom nanescena šteta te se utvrdi odgovorni osiguratelj, Hrvatski ured za osiguranje ima pravo na naknadu od odgovorne osobe odnosno od odgovornog osiguratelja, i to isplaćenog iznosa štete, kamate i troškova.

¹¹ Zakon o obveznim odnosima. (NN 35/05.)

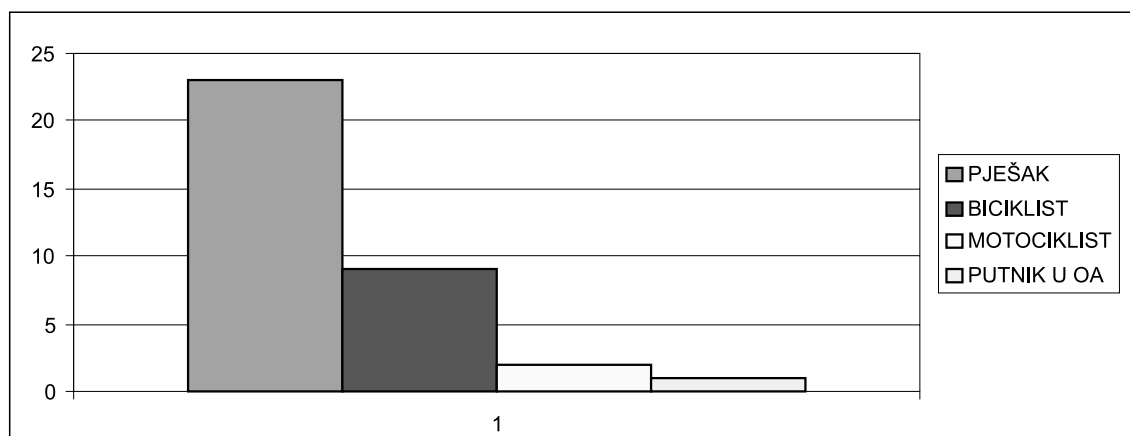
- za pravnu osobu: povreda prava na ugled i dobar glas, povreda prava na čast, povreda prava na ime odnosno tvrtku, povreda prava na poslovnu tajnu, povreda prava na slobodu privređivanja (Škavić, Zečević, 2010:230).

2. ANALIZA REZULTATA ISTRAŽIVANJE SLUČAJEVA IZ PRAKSE

Rad se temelji na praćenju i analizi slučajeva prometnih nesreća sa smrtno stradalim ili teško ozlijeđenim osobama kod kojih je netko od sudionika napustio mjesto događaja u desetogodišnjem razdoblju od 2000. do 2009. godine na području Postaje prometne policije Varaždin. Samo područje obuhvaća Grad Varaždin i deset općina¹² (Beretinec, Cestica, Gornji Kneginec, Jalžabet, Petrijanec, Sračinec, Sveti Ilija, Trnovec Bartolovečki, Vidovec, Vinica) s oko 80 000 stanovnika. Kao uzorak uzeti su svi policijski spisi prometnih nesreća. Prometni kriminalitet u navedenom periodu u ukupnom kriminalitetu čini 3,6%.

2.1. Vrste i uzroci prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama kod kojih počinitelj napušta mjesto događaja

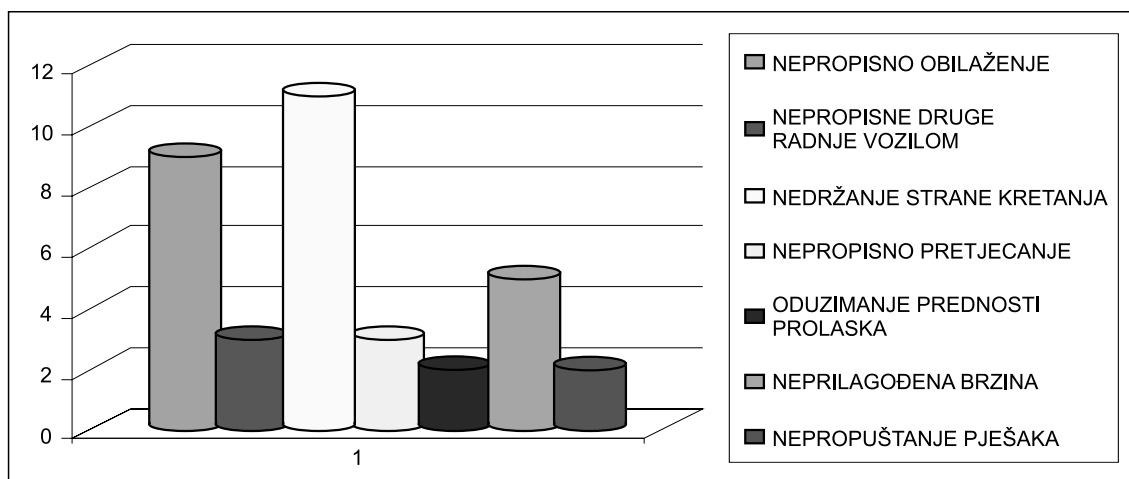
Najčešći modaliteti prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama kod kojih počinitelj napušta mjesto događaja su nalet vozila na pješake, bicikliste, motocikliste, tj. najranjivije sudionike u prometu, a u jednom slučaju zabilježeno je i napuštanje mjesta događaja prometne nesreće od strane vozača u kojoj je došlo do teškog ozljeđivanja putnika iz vozila. U gotovo svim evidentiranim slučajevima naleta, pješaci i biciklisti nisu mogli dati korisne informacije o odbjegliom vozilu. To je sigurno i glavni razlog napuštanja mjesta događaja jer počinitelj smatra da nema svjedoka događaja. Drugi razlog je da u slučajevima naleta vozila na pješaka ili biciklista u pravilu ne dolazi do značajnijeg oštećenja vitalnih dijelova na vozilu, a vozilo je i dalje u voznom stanju.



Dijagram 1: Status oštećenih osoba u prometnim nesrećama sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama kod kojih počinitelj napušta mjesto događaja

¹² http://www.varazdinska-zupanija.hr/index.php?option=com_content&task=view&id=8&Itemid=90
- 15. listopada 2010.

Ovdje treba spomenuti i prometne nesreće između vozila kod kojih ne dolazi do međusobnog sudara ili je on neznatan, kao što su prometne nesreće s uzrokom nepropisnog uključivanja u promet, oduzimanje prednosti prolaska, prelazak na suprotnu prometnu traku, gdje drugi sudionik izbjegavajući prometnu nesreću sleti s ceste, a nakon čega počinitelj napusti mjesto događaja. U takvim prometnim nesrećama posljedice su najčešće blaže nego u onima u kojima sudjeluju najranjiviji sudionici.

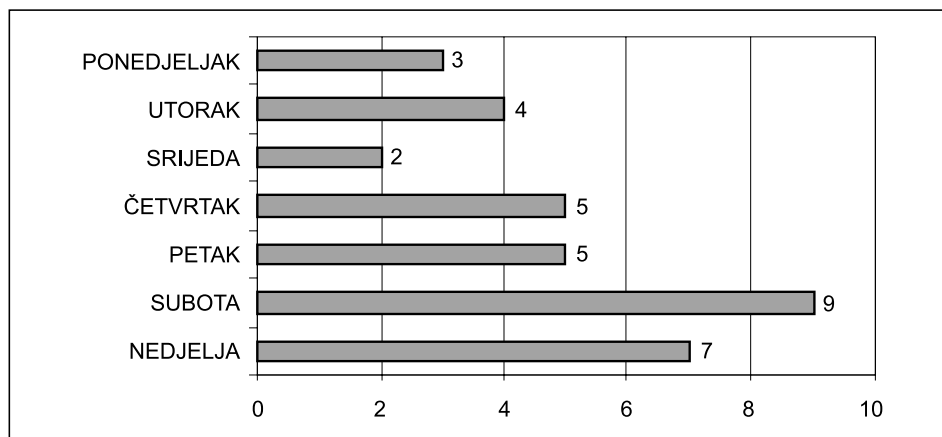


Dijagram 2: Uzroci prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama kod kojih počinitelj napušta mjesto događaja

Stoga je nužno za kvalitetnu istragu poznavanje mehanike nastanka prometnih nesreća u kojima sudjeluju upravo pješaci i biciklisti, što već u ranom stadiju zahtijeva uključivanje vještaka sudsko-medicinske i prometne struke.

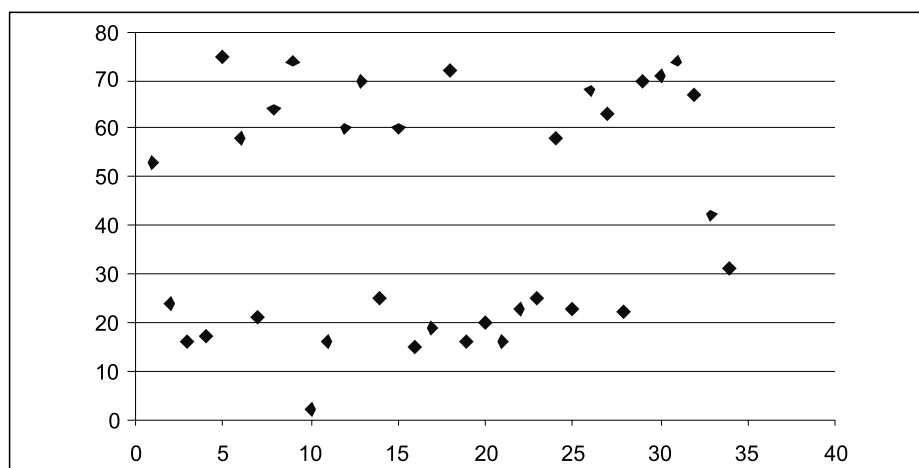
2.2. Vremenska distribucija prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama kod kojih počinitelj napušta mjesto događaja

Gledano po danima u tjednu (dijagram 3) najveći broj prometnih nesreća događa se u dane vikenda, a ako dalje analiziramo, zapažamo da se takve prometne nesreće događaju u rane jutarnje, kasne popodnevne i noćne sate (dijagram 4).



Dijagram 3: Vremenska distribucija prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama kod kojih počinitelj napušta mjesto događaja po danima u tjednu

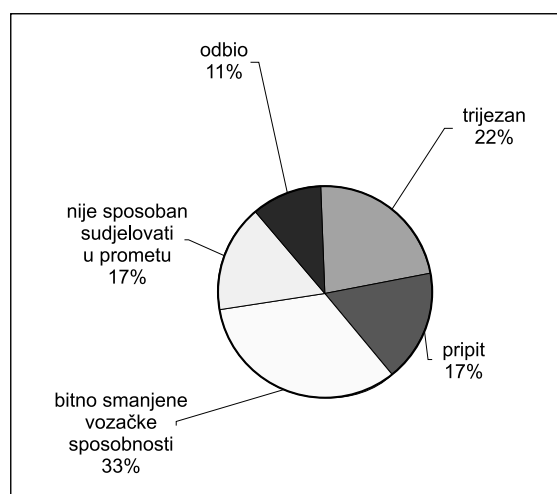
Iz tih podataka zaključujemo da se promatrane prometne nesreće događaju u uvjetima smanjene vidljivosti, nepovoljnima za promet biciklista i pješaka, i u doba dana kad su psihofizičke sposobnosti sudionika najslabije. U to vrijeme psihofizičke sposobnosti policijskih službenika također su najslabije, a od njih se očekuje najjači angažman. Dobra priprema za obavljanje očevida u takvim situacijama ostaje jedino rješenje.



Dijagram 4: Vremenska distribucija prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama kod kojih počinitelj napušta mjesto događaja po danima u tjednu

2.3. Alkohol kao čimbenik prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama kod kojih počinitelj napušta mjesto događaja

Osim ranije spomenutih okolnosti i alkohol predstavlja jedan od bitnih čimbenika prometnih nesreća. Prikazane podatke možemo uzeti uvjetno s obzirom na to da u 14 prometnih nesreća zbog protoka vremena nije proveden postupak utvrđivanja prisutnosti alkohola u organizmu, međutim u 6 slučajeva su vozači izjavili da su konzumirali alkohol prije nesreće. Bez obzira na rečeno, alkohol je kod ovih prometnih nesreća zastupljen u većem omjeru nego u ukupnom broju svih prometnih nesreća (77% : 30%). Stoga je bitno žurno postupati s ciljem utvrđivanja alkoholiziranosti vozača.



Dijagram 5: Stupanj alkoholiziranosti vozača kod prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama gdje počinitelj napušta mjesto događaja

2.4. Ostali rezultati analize i statističke obrade promatranog uzorka kod prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama gdje počinitelj napušta mjesto događaja

Podastrijet ćemo i ostale rezultate koje smo dobili analizom i statističkom obradom promatranog uzorka prometnih nesreća.

Analizom raspodjele promatranih prometnih nesreća po mjesecima utvrđeno je da ih se najviše dogodilo u listopadu i studenom, što možemo povezati s promjenom i pogoršanjem vremena.

Nadalje je utvrđeno da je 12 oštećenih bilo pod utjecajem alkohola, što govori u prilog ranijoj konstataciji da je sudjelovanje u prometu pod utjecajem alkohola jedan od glavnih čimbenika prometnih nesreća.

Analizom podataka o ranijem kažnjavanju u prometu i sudjelovanju u prometnim nesrećama vozača koji je napustio mjesto događaja, nisu utvrđene pravilnosti, već prije izuzeci.

Najčešći način otkrivanja počinitelja bili su rezultati traganja policije temeljem tragova utvrđenih očevitom, a zatim temeljem izjave svjedoka koji su se sami javili ili do kojih je policija došla sama. Evidentiran je manji broj samoprijava u policijskoj postaji te jedan slučaj povratka počinitelja na mjesto događaja, gdje je prepoznat i uhićen.

U ponašanju vozača prije prometnih nesreća može se zamijetiti da gotovo redovito konzumiraju alkohol u društvu, ponekad na više mjesta, a da nakon prometne nesreće gotovo svi odlaze na adresu prebivališta. Ako dalje analiziramo udaljenost između mjesta događaja i mjesta prebivališta počinitelja, vidimo da u većini slučajeva počinitelj boravi na udaljenosti manjoj od deset kilometara od mjesta događaja.

Zanimljiv je podatak da je u 35% slučajeva osim vozača u vozilu bilo i suvozača.

Istražni sudac i državni odvjetnik u pravilu ne izlaze na mjesto događaja, već očevid i ostale radnje obavlja policija. Istražni sudac i državni odvjetnik od 35 analiziranih slučajeva izašli su na mjesto događaja samo četiri puta, s tim da je u dva slučaja s njima na mjesto događaja izašao i prometni vještak. Ostala vještačenja, osim vještačenja krvi i urina na alkohol, određena su pet puta.

Tragovi odbjeglog vozila koji su pronađeni na mjestu događaja bili su tragovi stakla, plastike, laka; vijci, zemlja i hrđa, a otpali su s branika, retrovizora, pokazivača smjera i svjetlosnog sklopa, vjetrobranskog stakla i brisača. Na mjestu događaja pronalaze se i tragovi kočenja, zanošenja ili vožnje odbjeglog vozila, a u jednom slučaju na širem području mjesta događaja pronađena je i registarska pločica.

Kod naleta na biciklista tragovi na odbjeglom vozilu bili su redovito udubljenja, brisotine; puknuća branika, pokazivača smjera, svjetlosnog sklopa, vjetrobranskog stakla, retrovizora; tragovi laka bicikla, a kod naleta na pješaka i biološki i kontaktni tragovi. Kontaktni i biološki tragovi s ozlijeđene osobe redovito se izuzimaju, pakiraju i pohranjuju radi eventualnog vještačenja. Sam kontakt između vozila i ozlijeđenog najčešće se dokazuje posredno uklapanjem pronađenih dijelova otpalih s vozila na mjestu događaja, s oštećenjima na vozilu.

3. KRIMINALISTIČKO ISTRAŽIVANJE NAPUŠTANJA MJESTA DOGAĐAJA PROMETNE NESREĆE SA SMRTNIM POSLJEDICAMA I TEŠKO OZLIJEĐENIM OSOBAMA

Ukupnost policijskih ovlasti koje se prema Zakonu o policijskim poslovima i ovlastima¹³ poduzimaju kada postoji sumnja da određena osoba priprema ili je počinila kazneno djelo za koje se progoni po službenoj dužnosti ili prekršaj ili postoji sumnja da određena pojava ugrožava ili bi mogla ugroziti živote ljudi, njihova prava, slobodu, sigurnost, nepovredivost ili imovinu, te radi otkrivanja kaznenog djela za koje se progoni po službenoj dužnosti i prekršaja, pronalaženja počinitelja, sprječavanja da se počinitelj ne sakrije ili ne pobjegne, da se otkriju i osiguraju tragovi i predmeti koji mogu poslužiti pri utvrđivanju činjenica i da se prikupe obavijesti koje mogu biti od koristi za uspješno vođenje kaznenog ili prekršajnog postupka, predstavljaju kriminalističko istraživanje (čl. 2. st. 1. t. 7. ZoPPO-a). Pod bijegom ćemo u ovom članku podrazumijevati svako napuštanje mjesta događaja koje je protivno zakonskim propisima.

U promatranom razdoblju dogodilo se ukupno 35 takvih prometnih nesreća. Tamne brojke prometnih nesreća s teško ozlijeđenim ili smrtno stradalim osobama u kojima je jedan od sudionika napustio mjesto događaja nema, osim ako bi se radilo o pogrešnoj kvalifikaciji djela, pri čemu prije svega mislimo na različite vrste padova osoba na prometnim površinama, okvalificiranih kao pad zbog utjecaja alkohola, zbog bolesti, gubitak ravnoteže, i sl. Međutim, moguće je i da se određeni događaji kao što su ubojstvo, samoubojstvo i nesretni slučajevi prikažu kao prometne nesreće.

Tijekom promatranog desetogodišnjeg razdoblja na području Postaje prometne policije Varaždin primjenom statističke metode izračuna aritmetičke sredine došlo se do podatka kako su se prosječno godišnje dogodile 943 prometne nesreće, u rasponu od 810 do 1 370. U istom razdoblju prosječno se dogodilo 246 prometnih nesreća s ozlijeđenim osobama u rasponu od 214 do 293, te 10 prometnih nesreća sa smrtno stradalim osobama u rasponu od 6 do 16. Dakle, udio prometnih nesreća u kojima je vozač napustio mjesto događaja u ukupnom broju nesreća godišnje prosječno iznosi 17%, a udio teških prometnih nesreća s napuštanjem mjesta događaja u ukupnom broju prometnih nesreća s ozlijeđenim ili smrtno stradalim osobama iznosi 1,4%.

3.1. Zaprimanje dojave o prometnim nesrećama sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama gdje počinitelj napušta mjesto događaja

Prvu obavijest da se dogodila prometna nesreća u kojoj je vozač napustio mjesto događaja zaprima dežurni policijski službenik u Operativno-komunikacijskom centru. O tehnicima i vještini vođenja razgovora ovisit će kvantiteta i kvaliteta prikupljenih informacija koje ćemo imati na raspolaganju za donošenje prvih odluka. Kod prometne nesreće s napuštanjem mjesta događaja potrebno je osim podataka o identitetu i svojstvu, od dojavitelja tražiti i dodatne podatke. Analizom slučajeva u promatranom razdoblju od 2000. do 2009. godine, u 9 slučajeva dojavitelj nije htio dati svoje podatke, u 22 slučaja dojavitelj je bio poznat, ali nije imao saznanja o počinitelju, a u 4 slučaja je događaj dojavio očevidac.

¹³ Zakon o policijskim poslovima i ovlastima (ZoPPO). (NN 76/09.)

Razlozi zbog kojih dojavitelj ne želi dati svoje podatke mogu biti različiti. Takve dojavitelje možemo podijeliti na one koji imaju saznanja o prometnoj nesreći ili počinitelju, bilo kao sudionici ili očevici, i slučajne prolaznike, pa u tom smjeru treba voditi razgovor i pridobiti dojavitelja na suradnju. Pritom treba voditi računa da se mogući počinitelj ili netko za njega raspituje o poduzetim radnjama i prikupljenim obavijestima od policije.

Kada se radi o dojavitelju koji nije bio sudionik događaja niti očevidac, ne smijemo odmah ocijeniti njegove informacije kao nekorisne, s obzirom na to da je najvjerojatnije on prvi pristupio mjestu događaja, a sigurno prije policije. On u skladu sa svojim znanjem i iskustvom stvara verzije događaja, koje su, budući da drugih informacija nemamo, u tom trenutku najvjerojatnije. Takav nam dojavitelj može dati informacije o intenzitetu i smjeru prometa, korisne podatke o prometu na prometnici kojom je sam naišao – što nam pomaže u usmjeravanju policijskih službenika na nadzorna mjesta, kao i na podatke o svjedocima i očevicima. Također nam takav dojavitelj može dati informaciju o tragovima i otpalim dijelovima s nepoznatog vozila, do kojih je došao prilikom poduzimanja radnji na mjestu događaja, kao i promjenama na mjestu događaja. Radnje poznatog dojavitelja na mjestu događaja treba svesti na najnužniju mjeru, te što hitnije osigurati mjesto događaja, a sve informacije provjeriti.

Ukoliko se kao dojavitelj pojavi očevidac, potrebno je od istoga osim općih podataka uzeti i podatke o vrsti vozila, marki i tipu, registarskoj oznaci ili njezinom dijelu, boji vozila, posebnostima na vozilu (prtljažniku, dodatnoj opremi, natpisima; naljepnica, zatamnjena ili obojana stakla, posebni lonac ispušnih plinova, posebnim dimenzijama guma i vrsta naplatka, oblik branika, boja retrovizora, očite razlike u snopovima putnih svjetala, neispravnost žaruljica za osvjetljenje ceste, posebno izraženi zvuk neispravnog rada motora vozila ili neispravnosti drugog dijela vozila, ozvučenje vozila, i sl.), smjeru iz kojeg je vozilo došlo i u kojem se smjeru udaljilo, oštećenjima na vozilu (koje je vrste, na kojem je mjestu, koje veličine), osobnom opisu i osobitostima vozača, broju, izgledu i osobitostima putnika, karakteristikama tereta i stvari, ponašanju vozača nakon prometne nesreće, mogućim svjedocima, tragovima (curenja tekućine, struganje lima po asfaltu, vožnje po oštećenom pneumatiku), te druge podatke korisne za identifikaciju.

3.1.1. Postupanje dežurnog policijskog službenika u Operativno-komunikacijskom centru

Po zaprimljenoj dojavi o teškoj prometnoj nesreći s napuštanjem mjesta događaja, a nakon što na mjesto događaja uputi policijske službenike radi osiguranja, ekipu za očevide i druge ekipe za hitne intervencije, policijski službenik u Operativno-komunikacijskom centru treba organizirati potragu za vozačem i drugim sudionicima u bijegu, jer je on taj koji na samom početku potrage ima pristup potencijalima, resursima i informacijama. Istom prilikom određuje položaj nadzornih mjesta za vlastite snage, o događaju obavještava granične prijelaze i okolne policijske postaje. Nadalje procjenjuje potrebu za angažiranjem dodatnih potencijala i resursa, uključivanjem u rad kriminalističke policije i njihovih potencijala i resursa, interventne policije i dr., te usklađuje i koordinira njihov rad. Potom policijski službenik u Operativno-komunikacijskom centru na temelju prvih informacija provodi odgovarajuće provjere osoba, vozila i događaja u evidencijama na Informacijskom sustavu MUP-a RH.

Nakon poduzimanja hitnih radnji na mjestu događaja i utvrđivanja činjenica vezanih uz događaj, glavnina informacija važnih za pronalaženje i hvatanje počinitelja poznata je osobama koje obavljaju dokazne radnje ili su prisutne dokaznim radnjama, prije svega očevidu. Stoga, odgovornost za planiranje, organizaciju i koordinaciju daljnjeg rada prelazi s dežurnog službenika Operativno-komunikacijskog centra, na nadležnog operativnog rukovoditelja ustrojstvene jedinice, ili na operativni tim u kojem je rukovoditelj član.

3.2. Planiranje potrage za vozačem i vozilom koje je napustilo mjesto događaja prometne nesreće sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama

Rukovoditelj ili operativni tim koji preuzima istraživanje sakuplja na jednom mjestu rezultate svih poduzetih radnji, provodi njihovu analizu i ocjenu, te donosi plan potrage (čl. 49. t. 1. ZoPPO-a), određuje i zadužuje osobe, i određuje rokove.

Pri planiranju potrage koristi se sva raspoloživa tehnika te opća i posebna taktička rješenja. Blokirano područje dijeli se na manje teritorijalne jedinice i policijski službenici se detaljno upoznaju s raspoloživim informacijama.

Najvažnije i najčešće radnje koje se poduzimaju jesu:

1. pregled sumnjivih vozila – prilikom pregleda vozila treba imati na umu da tragovi mogu biti gotovo nevidljivi bez pomagala, osobito noću, u zamračenim prostorijama ili nakon popravka i pranja. Nadalje, vidljivi tragovi kod nekih vozila mogu se naći samo na podnožju, ili se nalaze na dijelu vozila kojeg vlasnik ili korisnik skrivaju od neposrednog uvida pokrivanjem, prekrivanjem, parkiranjem do zida, parkiranjem u zamračenom dijelu i drugim neuobičajenim mjestima (u voćnjaku, vrtu, kod druge stambene zgrade, na javnom parkiralištu, sakrivenim i rijetko posjećenim mjestima). Svakom vozilu nedostupnom za pregled mora se posvetiti osobita pozornost i treba ustrajati u potrazi, osobito zato što se vremenom tragovi uništavaju, propadaju, gube i kontaminiraju. Policijski službenici naći će se u situaciji da vozila (prema izjavi vlasnika, korisnika, ukućana ili susjeda) budu na području drugih županija, drugih država, posuđena, prodana, preprodana, kod mehaničara, na probnoj vožnji, kod osobe kojoj znamo samo ime ili nadimak, i sl. Nakon pronalaska vozila policijski službenici obavještavaju nadređenog, te osiguravaju mjesto događaja radi obavljanja očevida, ili ovisno o karakteristikama mjesta pronalaska do obavljanja pretrage;

2. pribavljanje detaljnog opisa počinitelja i vozila – od očevica prometne nesreće potrebno je zatražiti što detaljniji opis osobe(a) koja(e) je/su napustile mjesto događaja, kako bismo mogli s opisom upoznati sve policijske službenike uključene u traganje, kako bismo mogli izraditi fotorobot, te organizirati prepoznavanje osoba i predmeta;

3. prikupljanje informacija o ugostiteljskim objektima koji su radili u vrijeme prometne nesreće, ali i ostalim objektima koji pružaju različite druge usluge, okupljalištima, te o proslavama (djevojačke, momačke večeri, rođendani, krštenja i sl.) i drugim značajnim događajima;

4. provjera voznih redova autobusa, komunalnih službi, rasporeda obilaska djelatnika na održavanju objekata ili komunalnih redara, smjena u poduzećima, provjera evidencija ulazaka i izlazaka u poduzećima, na graničnim prijelazima, na autocestama i sl., provjera izlazaka vozila za hitne intervencije, i drugo;

5. prikupljanje informacije od osoba koje stanuju na prilaznim pravcima mjestu događaja, provodeći provjere od vrata do vrata. Pritom je potrebno obratiti pozornost na specifična ponašanja osoba pod stresom ili specifične događaje, na mogućnost da se neki članovi kućanstva skrivaju, da se kod nekih pale i gase svjetla noću, da ukućani odbiju otvoriti vrata i surađivati, i slično;

6. pregled šireg mjesta događaja – pri obilasku kuća, zgrada ili dionica cesta potrebno je obratiti pozornost na otpale dijelove s nepoznatog vozila, osobito na oštećenim dionicama cesta ili drugim neravninama primjerice – zbog pruge, kolničke opreme, u zavojima, raskrižjima, prijevajima, u lokvama vode;

7. sastavlja se popis poduzeća i osoba koja se bave prodajom autodijelova, automehaničarskih radionica, te osoba koja se bave popravcima vozila, bilo legalno ili ilegalno. Ukoliko zaključimo da osoba sama ne može popraviti vozilo, potragu proširujemo i na sve osobe koje znaju popraviti tu vrstu oštećenja. Osobitu pozornost moramo posvetiti autootpadima;

8. obavlja se pregled videozapisa na nadzornim kamerama benzinskih postaja, banaka, mjenjačnica, škola, trgova, naplatnih postaja, privatnih snimaka, te ostvarujemo kontakte sa zaštitarskim tvrtkama i službama za zaštitu u poduzećima (npr. na gradilištima, grobljima, ulazima u poduzeća);

9. u zdravstvenim i sličnim ustanovama (domovi za stare i nemoćne) provjerava se je li netko tražio liječničku pomoć s ozljedama koje bi zadobio u prometnoj nesreći;

10. iz evidencija koje vodi policija sastavlja se popis osoba koje su ranije činile prometne nesreće i napuštale mjesto događaja, popis osoba koje se ranije nisu zaustavljale policijskim službenicima u kontroli prometa, popis osoba koje učestalo čine prometne prekršaje, nasilna kaznena djela i prekršaje, ili su sklona drskom i bahatom ponašanju;

11. obavlja se provjera evidentiranih događaja i pritužbi građana glede bezobzirne vožnje, prometnih kaznenih djela, prekršaja;

12. ukoliko se vozač pješke udaljio s mjesta događaja, ili pobjegao s mjesta zaustavljanja ili nakon potjere, angažiraju se psi tragači;

13. o događaju na prikladan način obavještava se javnost putem medija, te pozivaju svjedoci ili očevici da se jave policiji. Pri tome poziv mora biti odgovarajuće sastavljen kako ne bi ostao bez učinka, a treba ga uputiti osoba koja je najodgovornija za poslove policije na području gdje se nalazi ciljana populacija;

14. uspostavljaju se stalna mjesta nadzora prometa, te određuje područje pojačanog nadzora prometa i traganja.

Planom moraju biti obuhvaćene i mjere u slučaju pronalaska vozača i vozila, prije svega kriminalističko-tehničke mjere koje poduzimaju policijski službenici radi osiguranja tragova. Najbolje je da očevid na vozilu učine osobe koje su obavile i očevid na mjestu događaja ili koje su bile prisutne pri obavljanju očevida na mjestu događaja. Posebnu pozornost valja posvetiti izuzimanju odjeće i obuće i tjelesnom pregleda počinitelja, te vađenju i uzimanju uzoraka krvi i urina radi analize na alkohol, lijekove i drogu.

3.3. Psihologija i uzroci napuštanja mjesta događaja prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama

Kako bismo što lakše otkrili počinitelja i u potpunosti razriješili kazneno djelo, moramo znati koji su to razlozi i koja je psihološka osnova napuštanja mjesta prometnih nesreća. Analizom izjava vozača koji su pobjegli s mjesta prometne nesreće utvrđeni su sljedeći razlozi napuštanja mjesta nesreće:

Razlog bijega	Broj odgovora
Ne sjeća se događaja	10
Sjeća se, ali ne zna razlog	3
Ne želi izjavljivati	3
Ne smatra se odgovornim	1
Nije ga briga	2
Strah, šok	12
Traženje pomoći	1

Tablica 1: Razlozi napuštanja mjesta događaja prometnih nesreća sa smrtnim posljedicama i teško ozlijeđenim osobama od strane vozača

Prometna nesreća je nenamjeran događaj, i ona se prema tome može dogoditi svakom sudioniku u prometu. Rizik prometne nesreće veći je što su određeni parametri rizika veći (npr. vožnja pod utjecajem alkohola, nepregledno raskrižje...). Nadalje, to je rijedak događaj za prosječnog vozača, a osobito onaj s najtežim posljedicama. Teška prometna nesreća predstavlja za osobu izuzetan fizički i mentalni stres. Krikovi ozlijeđene osobe, zapomaganje, miris po benzinu i rashladnoj tekućini, vozilo na krovu, slijevanje krvi, otkinuti dijelovi tijela, mrtvo tijelo, mrak i sl., stresori su koji dodatno potenciraju sam stres. Kod akutne reakcije na stres početak je reagiranja nagao i obično simptomi nastaju nekoliko minuta nakon djelovanja samog stresora. Najčešće nakon djelovanja stresora nastaje početno stanje zgranutosti s izvjesnim stupnjem suženja svijesti i pažnje, nesposobnošću shvaćanja i dezorijentacijom. Klinička slika je često promjenjiva i obilježena cijelim nizom mješovitih simptoma. Može se pojaviti depresija, tjeskoba, ljutnja, očaj, pretjerana aktivnost, povlačenje u sebe. U inicijalnom stadiju ljudi mogu bezglavo trčati, zapomagati, biti psihički uznemireni ili su ukočeni. Obično nakon početnog šoka dolazi do popuštanja u intenzitetu smetnji i potpunoj stabilizaciji (Kozarić-Kovačić i dr., 1998:182). Iznesena klinička slika u skladu je s dobivenim rezultatima istraživanja, s time da je veliki broj osoba koje se ne sjećaju događaja, rezultat ili unaprijed pripremljenog načina obrane u postupku ili se radi o obrambenom mehanizmu ličnosti, a mogu se prepoznati i ostali razlozi bijega.

Prepoznavanje stresa kod zatečene osobe neposredno nakon bijega s mjesta prometne nesreće može biti važna indicija da je ta osoba bila na mjestu događaja ili da ima saznanja o događaju.

4. ZAKLJUČAK

Napuštanje mjesta događaja prometne nesreće s teško ozlijeđenim ili smrtno stradalim osobama predstavlja profesionalni izazov za svakoga kriminalističkog istražitelja i za-

htijeva od njega visoku razinu obučenosti, od osnovnog policijskog obrazovanja, preko specijalističkog usavršavanja do fakultetskih modula, i možemo ga staviti uz bok najkompliciranijim istraživanjima. Općenito gledajući, kod problematike napuštanja mjesta događaja prometnih nesreća sa smrtno stradalim i teško ozlijeđenim osobama možemo istaknuti visoki udio alkoholiziranih sudionika, bilo na strani počinitelja ili oštećenih, a tim problemom se državni regulatorni aparat duže vrijeme neuspješno bavi, ali ne samo u prometu nego u širem društvenom kontekstu, što nas dovodi i do najčešćih uzročnika takvih prometnih nesreća: nepropisnog pretjecanja i obilaženja, nedržanja strane kretanja, nepropisne radnje vozilom, neprilagođene brzine i sl. Osim preventivnog djelovanja na smanjenju alkoholiziranih sudionika u prometu, na smanjenje broja napuštanja mjesta događaja prometnih nesreća sa smrtno stradalim ili teško ozlijeđenim osobama, utječe zasigurno i uspješnost policije u pronalaženju i hvatanju počinitelja, čiji posao usložnjavaju najčešće mali broj i količina tragova s jedne strane, a s druge strane velik broj osoba i vozila koja je potrebno kriminalističko-tehnički pregledati i ispitati. Nakon pravomoćnosti presude, širok prostor za prevenciju ostaje i kroz instrumente generalne prevencije, upoznavanjem javnosti s pravnim posljedicama osude.

U ovom radu nije bilo riječi o očevidu i drugim istražnim (dokaznim) radnjama, niti o prometnoj traseologiji, zato što se o tome već ranije pisalo i govorilo, a i sam članak bio bi preopširan. Cilj rada teži k tome da se problemu kriminalističkog istraživanja *napuštanje mjesta događaja prometne nesreće s teško ozlijeđenim i smrtno stradalim osobama* priđe s različitih motrišta, a da se istodobno istražiteljima pruže nove smjernice u istraživanju. Najvažnije i najčešće radnje koje se spominju u članku u većini slučajeva bit će dovoljne za pronalazak vozila i vozača. Međutim, u nekim slučajevima bit će potrebno posegnuti i za drugim rješenjima. Primjerice, ako su vozač i vozilo napustili teritorij biti će potrebno koristiti instrumente međunarodne pravne pomoći, na koje se policijski službenici moraju pripremiti s obzirom na bezbroj kombinacija pravno relevantnih činjenica, činjenica indicija i pomoćnih činjenica koje će se u kasnijem postupku utvrđivati.

LITERATURA

1. Cajner Mraović, I. (2010). *Nacionalno istraživanje javnog mijenja o percepciji sigurnosti građana, postupanju policije, te suradnji između policije i lokalne zajednice*. Sv. Ivan Zelina: Tiskara Zelina d.d.
2. Guljiša, M. (2008). *Pravo okrivljenika na uskratu iskaza u prekršajnom postupku*. Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu, 15(1), 87.-105.
3. Kozarič-Kovačić, D., Grubišić-Ilić, M., Grozdanić, V. (1998). *Forenzička psihijatrija*. Zagreb: MUP RH.
4. Krapac, D. (2010). *Kazneno procesno pravo*. Prva knjiga: Institucije. 4. izmijenjeno i dopunjeno izdanje. Zagreb: Narodne novine.
5. Pavišić, B. (1993). *Metodika istraživanja prometnih delikata*. Zagreb: MUP RH.
6. Pavišić, B. (2005). *Komentar Zakona o kaznenom postupku*. 5. izdanje. Rijeka: Žagar.
7. Pavišić, B. (2006). *Kazneno pravo Vijeća Europe. Izvori, komentari, praksa*. Zagreb: Golden marketing – Tehnička knjiga.
8. Pavišić, B., Modly, D., Veić, P. (2006a). *Kriminalistika – knjiga prva*. Zagreb: Golden marketing – Tehnička knjiga.

9. Pavišić, B., Grozdanić, V., Veić, P. (2007). *Komentar Kaznenog zakona*. III. izmijenjeno i dopunjeno izdanje. Zagreb: Narodne novine d.d.
10. Škavić, J., Zečević, D. (2010). *Načela sudsko-medicinskih vještačenja*, Zagreb: Naklada LJEVAK d.o.o.
11. Šuperina, M., Dujmović, Z. (2009). *Policijske ovlasti. Izvodi iz pravnih izvora*. Zagreb: Laserplus.
12. Zečević, D. (2004). *Sudska medicina i deontologija*. 4. obnovljeno i dopunjeno izdanje. Zagreb: Medicinska naklada.

Summary _____

Ivica Kokot

Criminal Investigation of Serious Traffic Accidents that Involve Death, Injuries and Deserting Venue of the Participants

The investigation of traffic accidents with serious consequences in which one of the participants left the venue calls for crime investigation rules appliance, adapted to the professional research of traffic offences. Considering the specificity of events themselves on the one hand and the lack of literature on the other hand, the guidance and recommendation for investigating these types of events will be determined by studying the examples from the work practices of such events.

The work is intended to police officer who investigate such accidents, but also to all those who evaluate their work on clarifying the circumstances, whether that evaluation is coming from the inside or outside.

Key words: traffic accident, hit-and-run traffic accident, criminal investigation, traffic crime.