

Primljeno: 30.09. 2015.

dr.sc. Željko Mršić,
Visoka policijska škola u Zagrebu

PERSONALNI IZVORI INFORMACIJA U KRIMINALISTIČKOM ISTRAŽIVANJU PROMETNIH NESREĆA

SAŽETAK:

Prometne nesreće su sigurnosni događaji koji često rezultiraju tragičnim i neskrivljenim gubicima ljudskih života, teškim tjelesnim ozljeđivanjem i gubicima zdravlja, a po definiciji im je posljedica uvijek barem materijalna šteta na motornim vozilima ili prometnom okolišu. Slijedom toga, posljedice prometnih nesreća su uvijek određeni gubici i žrtve. Za očekivati je da policija takvim događajima pridaje pripadajući značaj i kriminalistički ih istražuje na visokoj profesionalnoj razini. No, čini se da tomu ipak nije tako, barem kad je riječ o prikupljanju informacija od značaja za rasvjetljavanje takvih događaja iz personalnih izvora. Dokumentacija o razgovorima sa sudionicima takvih događaja začuđujuće je oskudna. Stoga se na tom području ukazuje mogućnost značajnih unapređenja pa i standardizacije postupanja što bi, moguće je, dovelo do djelotvornijeg rasvjetljavanja takvih događaja i njihovih uzroka, ali i uočavanja određenih momenata koji bi bili korisni u preveniranju takvih događaja u budućnosti. O nekim mogućnostima unapređenja kriminalističkog istraživanja, poglavito prikupljanja informacija od sudionika i svjedoka, bit će riječi u ovom radu.

Ključne riječi: prometne nesreće, kriminalistički intervju, bilješke

1. UVOD

Prometne nesreće su sigurnosni događaji koji često rezultiraju tragičnim i neskrivljenim gubicima ljudskih života, teškim tjelesnim ozljeđivanjem i gubicima zdravlja, a po definiciji im je posljedica uvijek barem materijalna šteta na vozilima ili prometnom okolišu. Slijedom toga, posljedice prometnih nesreća su uvijek jasno vidljivi gubici i žrtve. Za očekivati je da policija takvim događajima pridaje pripadajući značaj i kriminalistički ih istražuje na visokoj profesionalnoj razini. No, čini se da tomu ipak nije uvijek tako, barem kad je riječ o prikupljanju informacija od značaja za rasvjetljavanje takvih događaja iz personalnih izvora. Dokumentacija o razgovorima sa sudionicima takvih događaja na svim razinama počesto je začuđujuće oskudna. Dati odgovor na pitanje zašto je tomu tako nije moguće bez detaljnijeg istraživanja pojave, ali je vjerojatno da bi se pretpostavljeni odgovori kretali u rasponu od toga da su to jednostavniji policijski poslovi pa se ni ne mogu očekivati „zahtjevniji“ razgovori i dokumentacija o tome, pa sve dotle da policijski službenici kojima je to zadaća nisu dovoljno educirani, tj. dovoljno kompetentni da tu zadaću obave na očekivanoj profesionalnoj razini. Imajući u vidu da na takvim mjestima vrlo često rade policijski službenici bez ikakve kriminalističke naobrazbe, gotovo da bi se takvo stanje moglo i očekivati. Moguće je da bi se dio odgovora krio i u poziciji prometne policije unutar policijskog sustava. Naime, počesto se unutar policijskog sustava mogu čuti omalovažavajući stavovi o prometnoj policiji i poslovima koje obavljaju, pričaju se vicevi o tome kad prometni policajci za neke ozbiljnije intervencije pozivaju u pomoć „pravu“, policiju i tome slično. Moguće je da su za dio takvih stavova „zaslužni“ holivudski filmovi gdje se „prave“ policajce, detektive, po kazni raspoređuje u redove prometne policije da bi ih se udaljilo od „pravih“ policijskih poslova i tako ih se ponizilo. Dakako da se ne valja prikloniti takvim stavovima i mišljenjima, ali svakako treba pronaći način da se i taj dio policijske službe podigne na višu profesionalnu razinu. Slijedom toga je, poradi boljeg razumijevanja konteksta, potrebno nešto više reći općenito o prometu i poslovima prometne policije.

2. OPĆENITO O PROMETU

Promet je djelatnost koja prodire svugdje, prožimajući sve faze proizvodnje, razmjene, razdiobe i potrošnje dobara. U razvijenom gospodarstvu promet praktički utječe na sve dijelove društva i na sve ekonomske subjekte. Premda se važnost prometa obično mjeri njegovim neposrednim doprinosom rastu društvenog proizvoda, time se ne iscrpljuju svi njegovi učinci. Prije svega, veliko je njegovo značenje u životu modernog društva, u širenju znanja i prožimanju kultura. Promet je jedna od malobrojnih aktivnosti koje daju izrazit pečat cjelokupnoj civilizaciji. On oblikuje prostornu strukturu i

svakodnevni način života te pridonosi gospodarskom razvoju i društvenom napretku. Tako promet percipira poznati engleski ekonomist Marshall (Pađen, J.: Prometna politika, Informator, Ekonomski institut Zagreb, Zagreb, 1996.). Promet i prometnu infrastrukturu je moguće usporediti s krvotokom i krvožilnim sustavom u ljudskom tijelu koji je zadužen da putem prometnica (krvnih žila različite propusne moći), krv i njene sastavnice, do posljednje stanice u ljudskom tijelu snabdijevaju hranom, kisikom i drugim tvarima potrebnim za redovan rad i funkcioniranje svake pojedine stanice i tijela u cjelini. No, u naravi promet i prometna infrastruktura kakvu imamo nije tako dobro organizirana kao što je organiziran krvožilni sustav u ljudskom tijelu, pa zbog brojnih nesavršenosti u prometnom okolišu a i određenih ljudskih nesavršenosti i ograničenja ljudskih bića i ljudske prirode nerijetko dolazi do prometnih nesreća, pa i onih sa najtežim posljedicama. Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, stradanja u cestovnom prometu su osmi vodeći uzrok smrti u svijetu, a prvi uzrok smrti među mladim ljudima u dobi od 15 do 29 godina (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/, pristupljeno 29.09.2015.). Trenutni trendovi ukazuju na to da će cestovne prometne nesreće do 2030. godine postati peti vodeći uzrok smrti. U svijetu godišnje od posljedica nesreća u cestovnom prometu umire oko 1 240 000 ljudi, tjelesno se ozlijedi 20-50 000 000 ljudi, dok se troškovi nastali kao posljedica prometnih nesreća mjere milijardama dolara. To znači da od posljedica cestovnih prometnih nesreća svake 3 sekunde umire po jedan čovjek, te da je u svakoj sekundi najmanje 4-10 osoba ozlijeđeno. Zastrašujući je podatak da u prosjeku svakog dana na svim cestama svijeta život izgubi gotovo 3 400 ljudi. Te ozljede i smrti imaju nemjerljiv utjecaj na obitelji čiji se životi često neopozivo mijenjaju ovim tragedijama, a također utječu na zajednicu u kojima su živjeli i radili ti ljudi.

Prema podacima Ministarstva unutarnjih poslova, u posljednjih deset godina na hrvatskim se cestama prosječno dogodilo 47 tisuća prometnih nesreća (<http://www.mup.hr/UserDocsImages/statistika/2015/bilten%20za%202014.pdf>, pristupljeno 29.09.2015.). U 30% nesreća stradavale su osobe. Godišnje je u prometu prosječno stradavalo 20 tisuća ljudi. Od tog broja 80 posto prošlo je s lakšim tjelesnim ozljedama. Teške tjelesne ozljede zadobilo je 18 posto osoba, dok je dva posto osoba godišnje pogibalo, što je prosječno godišnje 496 osoba. Prema najnižim procjenama stručnjaka za osiguranja i ekonomskih analitičara, Hrvatska danas zbog prometnih nesreća ima izravan gubitak društvenih vrijednosti najmanje u iznosu od dva posto BDP-a, dok su posredni gubici višestruki. U RH od ukupnog broja teško ozlijeđenih osoba u prometnim nesrećama oko 5 % njih ostaju 100 % invalidi, što je godišnje više od 200 ljudi, 10 % njih trpi trajne posljedice, a tragedija je to teža jer je u većem broju slučajeva riječ o osobama mlađe životne dobi. A o materijalnim gubicima kao posljedicama prometnih nesreća gotovo je izlišno i pričati.

Rezimirajući ove podatke, ne bi bilo presmjelo reći da su štete proizašle iz prometnih nesreća nimalo ne zaostaju za štetama koje proizlaze iz svih drugih kriminalnih aktivnosti u nekoj zajednici. Slijedom toga, i ova problematika bi se trebala primjereno tretirati na svim strateškim i operativnim razinama.

3. PROMETNE NESREĆE - PRAVNI OKVIR I POZICIONIRANJE

Kao posljedica složenosti pojave javlja se i složenost normativnog uređenja prometa kako na međunarodnoj, tako i na nacionalnoj razini. Tako je samo područje sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj uređeno s više od 70 nacionalnih i međunarodnih propisa (Više o tome vidi Mršić „Poslovi i zadaće prometne policije“, MUP 2010., str. 29-38., imati u vidu da su se brojni propisi jednom ili više puta mijenjali i dopunjavali).

Nikako ne treba smetnuti s uma da sigurnost nije dominantna kategorija prometa, da promet ne postoji radi zahtjeva sigurnosti, on postoji radi njegove svrhe, mobilnosti. Težnja je da se ostvari maksimalna mobilnost, da se preveze do svojih odredišta što više ljudi i dobara, ali naravno, da se to obavi sa što manje gubitaka u ljudskim i materijalnim resursima. I tu kao jedan od brojnih čimbenika nastupa policija, pretežno prometna policija. Teško da bi se moglo reći da služba koja izravno primjenjuje više od 70 propisa ima jednostavan zadatak. Možda je upravo zato i specijalizirani tečaj prometne policije koji se u kontinuitetu održava još od 60-tih godina 20. stoljeća, specijalizirani tečaj s najdužom tradicijom, a slijedom toga onda i poslovi prometne policije jesu, htjeli neki priznati ili ne, prilično složeni i zahtjevni policijski poslovi. Ako na tu problematiku gledamo iz perspektive građana, onda su opet poslovi policije vezani uz promet, bilo da je riječ o prometnim prekršajima ili prometnim nesrećama, oni poslovi u kojima policija najčešće dolazi u kontakt s građanima, a građani itekako izravno zainteresirani da se ti poslovi odrade na visokoj profesionalnoj razini. Takvim tretmanom te specifične vrste policijskih poslova se ni u najmanjoj mjeri ne umanjuje značaj ostalih dijelova policijskog sustava od kojih su neki iznimno sofisticirani i zahtjevni, kako u pogledu potrebnih resursa, tako i u pogledu kompetencija policijskih službenika. Kod prometnih nesreća treba dodatno imati u vidu i to da je vozilo počesto najvrednija imovina nekog pojedinca ili životne zajednice, a pitanja gubitaka i pravičnih naknada šteta iz prometnih nesreća su u neposrednoj vezi s dobro ili loše odradenim poslom policije s tim u svezi.

Centralni pojam i razlog bavljenja ovom tematikom je prometna nesreća, ili neželjena posljedica prometovanja i ono kriminalno u tom pojmu. A kriminalni naboj je najčešće nehajne prirode pa ga je prilično zahtjevno odvojiti od slučaja (više o nekim dvojbama oko pravne prirode prometne nesreće vidi Mršić Ž., Orehovac P.: Prometna kaznena djela, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu br. 2/10., Hrvatsko udruženje za kaznene znanosti i praksu 2010., str. 641-459.).

Lako je šablonski pristupiti tom problemu i propisati kako se netko treba ponašati u prometu, no mogu li se ljudi tek tako oblikovati po mjeri takvog propisa i što se realno može očekivati od prosječnog sudionika u prometu? Zasigurno se mnogi sudionici u prometu prilikom prometovanja ponašaju i asocijalno sukladno svojim unutarnjim porivima, prirodi, temperamentu i slično, što znači da oni koji su asocijalni i neosjetljivi prema drugim ljudima u svakodnevnom životu, vrlo vjerojatno su neosjetljivi i asocijalni i u prometu. No nije izvjesno da su svi takvi pa je za očekivati da su mnoge reakcije sudionika u prometu refleksne prirode, uzrokovane strahom, šokom i nisu uvijek takve da vode ka sigurnom rješenju. Nisu ni svi sudionici u prometu profesionalni vozači, neki sudjeluju u prometu tek sporadično, neki su jednaki „šeprtlje za volanom“ kao što su „šeprtlje i inače“. Teško je za povjerovati da normalan sudionik u prometu, zdravog razuma, ne bi htio izbjeći svaki oblik prometne nesreće jer je to uvijek stresan i neugodan događaj koji ima za posljedice najmanje štetu na vozilima i prometnom okolišu a često i tjelesne ozljede pa i smrtne posljedice, što sve ima svoj ekvivalent i u odgovornosti za prouzročene posljedice. Dakle, nije za očekivati da netko hotimično dovodi u pitanje svoj život i zdravlje, pa i imovinu u obličju motornog ili inog vozila. Ovdje svakako treba odvojiti prometnu nesreću kao neželjeni događaj, što i sam naziv sugerira „nesreću“, od namjerno izazvanog štetnog događaja kojeg se kasnije pokušava prikazati nesrećom radi nepripadne naplate štete i sl., tzv. simulirane prometne nesreće (Kaznenopravno, odnosno prekršajnoopravno određenje prometne nesreće vidi čl. 227. Kaznenog zakona RH, odnosno čl. 2. st. 1. t. 84. Zakona o sigurnosti prometa na cestama). Simulirana prometna nesreća je kriminalni čin pravno izjednačen s drugim namjerno počinjenim kažnjivim djelima. No za razlikovanje nijansi takvog događaja koje u konačnici mogu rezultirati spektrom različitih posljedica za sudionike, potrebno je posebno znanje i sposobnost, tj. kompetencija. Taj spektar, zavisno od posljedica za oštećene fizičke ili pravne osobe može biti u rasponu od izbjegavanja ikakve odgovornosti bilo da ona realno postoji ili ne postoji, pa sve do dugogodišnjih zatvorskih kazni za sudionike, bilo da su oni realno krivi ili nedužni. Utvrđivanje činjenica na kojima će se u nekom budućem parničkom, prekršajnom ili kaznenom postupku temeljiti presuda, uglavnom je prepušteno policiji, a glavni instrument utvrđivanja relevantnih činjenica je očevid kao dokazna radnja ali i očevid kao spoznajna radnja na mjestu samog događaja. Vrlo često je situacija na mjestu događaja tako složena a tragovi i predmeti tako isprepleteni da je bez razgovora sa sudionicima iznimno teško utvrditi osnovne, elementarne činjenice kao što su smjerovi kretanja sudionika a kamoli cjelovitu dinamiku događaja. Čini se da je upravo kod ovakvih događaja mogućnost da nedužan sudionik bude inkriminiran a krivi sudionik lišen svake odgovornosti neprihvatljivo velik. Nerijetko se i nakon visokoprofesionalnog kriminalističkog istraživanja koje, između ostalog ima zadaću odgovoriti na pitanje je li riječ o kaznenom djelu, prekršaju ili nesretnom slučaju (vidi Mršić „Poslovi i zadaće

prometne policije“, MUP 2010. str. 253-276.), u sudskom postupku, pravomoćnom presudom utvrdi da stanje utvrđeno kriminalističkim istraživanjem ne odgovara onom stanju koje je utvrđeno pravomoćnom presudom. Stoga je upravo umijeće prikupljanja informacija iz personalnih izvora, tj. od sudionika i svjedoka takvog događaja od iznimnog značaja.

4. PERSONALNI IZVORI INFORMACIJA - SAZNANJA

Vezano uz predmetnu problematiku, može se reći da se informacije iz personalnih izvora za sve vrste prometnih nesreća prikupljaju u najmanje dva navrata ili stadija. Prve informacije se prikupljaju već u najranijoj fazi, fazi dojave o takvom događaju koji se najčešće događuje „dežurnim službama“ različitih razina. To je istovremeno i prva prigoda policiji da prikupi značajan fond informacija. Glavnina relevantnih informacija iz personalnih izvora se prikupi tijekom očevida, kad vođe očevidnih ekipa obavljaju razgovore sa sudionicima prometne nesreće i eventualnim svjedocima. Time nisu iscrpljene sve moguće situacije i prigode u kojima policijski službenik može doći u priliku prikupljati obavijesti od građana, pa su ovisno o specifičnostima pojedine prometne nesreće te situacije specifične i brojne. Tako će kod prometnih nesreća koje imaju obilježja kaznenog djela državni odvjetnik naložiti policijskom istražitelju da obave dokazne radnje ispitivanja okrivljenika i svjedoka, kod bijega s mjesta događaja nekog od sudionika će se pozivati građani za koje je vjerojatno da raspolažu informacijama od značaja za rasvjetljavanje tog slučaja, kod zaprimanja bolničke prijave za koji policija nema evidentiran događaja će se ponajprije „otkrivati“ sam događaj pa tek potom postupati na način kao da je policija „zaprimila dojavu“, i td. Na ovom mjestu se nećemo baviti cijelim spektrom mogućnosti i specifičnosti već ćemo se zadržati na osnovama koji su zajednički svim takvim događajima, tj. dojavi i prikupljanju informacija tijekom očevida.

5. DOJAVA I PRVE INFORMACIJE O DOGAĐAJU

U dnevnoj policijskoj praksi dojave, bilo da se zaprimaju na razini policijskih postaja, uprava ili čak razini Operativno komunikacijskog centra Ministarstva unutarnjih poslova, počesto nemaju onakav tretman kakav imaju značaj i potencijal u informativnom smislu. Nerijetko se svode na mrzovoljne upite dežurnog policijskog službenika o osnovnim elementima događaja a to je mjesto događaja, te prva saznanja o tome je li u nesreći nastupila materijalna šteta, lakša ili teža tjelesna ozljeda ili je nastupila smrt neke osobe. A to su zaista minimalno potrebni elementi po kojim a bi se takav događaj interno rangirao po svom značaju i prioritetu. Takvim pristupom se gubi mnoštvo „svježih“, „vrućih“

informacija visoke spoznajne vrijednosti, koje će, moguće, u nekoj odmakloj fazi postupka jako nedostajati a neće se moći nadoknaditi. Naime, poznato je da su najčešće prve informacije o događaju pouzdanije od kasnijih informacija, kako zbog protoka vremena, tako i zbog mnogih čimbenika koji utječu na naknadno dosjećanje i prezentiranje. Stoga tako važan segment i potencijalni izvor saznanja ne bi trebalo prepuštati dobroj ili lošoj volji pojedinog dežurnog službenika već bi njihovo postupanje prilikom zaprimanja takvih dojava bilo potrebno na stanovit način standardizirati. Model koji bi bio prihvatljiv ne bi trebao oduzimati previše vremena ionako opterećenim policijskim službenicima na tim poslovima, ali ni građanima koji dojavljuju događaj. U tu svrhu bi bilo potrebno promijeniti sam obrazac postojeće dojava koja bi se dopunila s listom pitanja koje je potrebno postaviti dojavitelju, s predviđenim mjestima za što kraći odgovor. Pitanja bi bilo potrebno grupirati u barem dvije skupine. Prva skupina ili kolona bi se odnosila na pitanja koja je potrebno postaviti dojavitelju prometne nesreće kod koje nije došlo do udaljavanja, ili tzv. bijega nekog od sudionika s mjesta događaja prometne nesreće ili nekih drugih komplikacija, a druga na pitanja koja je potrebno postaviti u situaciji kad je došlo do udaljavanja nekog od sudionika ili kakvih drugih komplikacija. Moguće je i da se pitanja grupiraju tako da se kod jednostavnijih prometnih nesreća postavi samo prvih nekoliko pitanja, te da daljnja pitanja prate složenost i težinu prometne nesreće. Kao matrica može poslužiti lista pitanja koju Modly predlaže još davne 1993. godine za slučajeve bijega s mjesta događaja. Po njemu, lista pitanja treba sadržavati pitanja o (Modly D.: Bijeg vozila i vozača ili vozača s mjesta prometne nezgode, Policija i sigurnost 2/93., MUP RH, 163, 164.):

1. Točnom mjestu prometne nesreće
2. Točnom/približnom vremenu prometne nesreće
3. Tome dojavljuje li svjedok očevidac ili svjedok po čuvenju
4. Drugim osobama koje su bile očevici nesreće
5. Tome tko je sudjelovao u prometnoj nesreći (dva motorna vozila, motorno vozilo i pješak i sl.)
6. Vrsti, marki, boji, tipu, godini proizvodnje vozila i sl.
7. Pravcu u kojem je vozilo pobjeglo (ukoliko je došlo do bijega)
8. Tome jesu li zapažene neke karakteristike neuobičajene za vozilo takve vrste
9. Osobnom opisu vozača (ukoliko je došlo do bijega)
10. Eventualno nečem karakterističnom u ponašanju vozača prije nesreće
11. Tome jesu li se u vozilu nalazili putnici, njihov broj, spol, dob, gdje su sjedili i eventualni osobni opis
12. Tome je li u vozilu opaženo nešto specifično i eventualno registarski broj vozila
13. Tome jesu li na karoseriji opaženi neki natpisi, koji natpisi i na kom dijelu

karoserije

14. Tome jesu li opažena oštećenja na vozilu, kakva i na kojem mjestu

15. Eventualnim tragovima ili predmetima prometne nesreće i njihovoj lokaciji.

Ovisno o konkretnim okolnostima slučaja, policijski službenik bi trebao postaviti i druga pitanja koja se nametnu u razgovoru, a svakako i podatke o dojavitelju. Također bi bilo potrebno označiti na koja je pitanja dojavitelj odgovorio sa sigurnošću a na koja nesigurno.

Ekipa za očevide koja bi raspolagala s ovako prikupljenim fondom informacija u trenutku upućivanja na samo mjesto događaja bi bila u kudikamo boljoj situaciji nego što je to sada slučaj kad raspolaze samo s osnovnim, elementarnim informacijama, ponekad upitne vjerodostojnosti. Time dobiva na vremenu i u pogledu planiranja aktivnosti oko samog očevida ali i drugih aktivnosti upravljenih na razjašnjavanje događaja, a već putem do dolaska na mjesto događaja je u mogućnosti opažati detalje koji su, moguće, u vezi sa tim događajem.

6. RAZGOVORI SA SUDIONICIMA DOGAĐAJA TIJEKOM OČEVIDA

S obzirom na specifičnosti prometnih nesreća i jedan od centralnih zahtjeva da se promet što prije normalizira, tendencija je da se očevid završi što brže, ali da zbog željene brzine ne trpi kvaliteta obavljenih radnji tijekom očevida. Takvi suprotstavljeni zahtjevi su doveli do određenog, šablonskog postupanja na mjestu događaja gdje nakon prve, orijentacijsko informativne faze tehničar fiksira mjesto događaja, tj. fotografira i uzima mjere za izradu zapisnika o očevidu i situacijskog plana, dok vođa ekipe obavlja razgovore sa sudionicima događaja. Kompetentniji i iskusniji vođe ekipe prije razgovora sa sudionicima nastoje shvatiti samu dinamiku događaja i uočiti kauzalitet između pojedinih tragova i predmeta, ali je to ponekad prilično zahtjevno. Tek u razgovoru sa pojedinim sudionicima događaja ta dinamika dobiva određene konture koje mogu biti sukladne postojećim tragovima i predmetima na mjestu događaja, ali mogu biti i u nesuglasju s njima. Dakle, razjašnjavanje dinamike događaja je vrlo često moguće jedino integriranjem saznanja proizašlih iz razjašnjavanja dinamike nastanka svih pojedinačnih tragova i predmeta i njihovim uspoređivanjem s iskazima sudionika događaja. Da bi to bilo moguće, osnovni preduvjet je da vođa ekipe, zajedno s tehničarom i možebitnim drugim članovima tima prije ikakvog razgovora sa sudionicima pouzdano razjasni sve tragove i predmete kao i način njihovog nastanka. No, kako je ranije rečeno, ponekad to naprosto nije moguće ili nadilazi mogućnosti očevidne ekipe. Iz toga proizlazi da bi ponekad bilo potrebno razgovore sa sudionicima i svjedocima voditi u više navrata, odnosno kad god

se pokaže potrebnim otkloniti određeno nesuglasje između materijalnih tragova i izjava pojedinih sudionika. Problem je što je to moguće samo kod lakših prometnih nesreća gdje su sudionici ostali na mjestu događaja a nije moguće ukoliko je neki sudionik napustio mjesto događaja bilo zbog bijega od odgovornosti, ukazivanja liječničke pomoći, bilo da su ozljede takve prirode da razgovor nije moguć, odnosno ukoliko postoji kakav drugi razlog koji onemogućava suvisao razgovor kao što je utjecaj alkohola, opojnih droga i slično. Nerijetke su i situacije kad je neki od sudionika u stanju šoka i ne sjeća se detalja događaja, odnosno se ne sjeća detalja koji su neposredno prethodili događaju i doveli do njega. U svakom slučaju se takvi razgovori moraju voditi s puno „takta“ i strpljenja uz primjenu najboljih uzusa za vođenje kriminalističkog intervjua. Kad se ima na umu da se to događa „na cesti“ odnosno na samom mjestu događaja, jasno je da bi osoba koja prikuplja informacije od sudionika takvog događaja i u takvim okolnostima, morala biti vrhunski educirana o najboljim tehnikama vođenja kriminalističkog intervjua (O tome vidi više Pavliček J.: Kriministički intervjui, Međunarodno kriminalističko udruženje, Zagreb 2013.). No, je li tomu tako? Kako je ranije spomenuto, nisu rijetke situacije da vođe očevidnih ekipa nemaju nikakvu kriminalističku naobrazbu, a kamoli da raspolažu specijaliziranim vještinama vođenja kriminalističkog intervjua. Valja se stoga prikloniti Pavličekovoj tvrdnji da kriminalistička praksa, na žalost, još uvijek ne posvećuje dovoljno pažnje izučavanju taktike i vještina prikupljanja obavijesti iz personalnih izvora jer da je to uvjetovano shvaćanjima da svatko zna komunicirati, a time i da svatko može kompetentno prikupljati obavijesti od građana, a da se vještina usavršava samo iskustvom (vidi Pavliček str. 11.).

Drugim riječima, da subjektivni osjećaj kompetentnosti vrlo često eliminira potrebu dubljeg izučavanja i osposobljavanja za prikupljanje obavijesti od građana. Kod problematike kriminalističkog istraživanja prometnih nesreća je to još naglašenije jer je prometna nesreća takav događaj kod kojeg subjektivna komponenta određuje kriminalni naboj samog događaja iz čega proizlazi i pravilna pravna kvalifikacija djela. Naime, iz banalne „radnje izvršenja“ djela, što može biti nepropisno pretjecanje, prekoračenje dopuštene brzine, oduzimanje prednosti, uključivanje u promet i slično, može proizaći širok spektar posljedica, od toga da se ne dogodi apsolutno ništa, pa do mogućnosti da zbog sinergije s nekim drugim okolnostima djela van svijesti i kontrole počinitelja takva radnja rezultira prometnom nesrećom različite težine, a time i pravne kvalifikacije i posljedice po sudionike. A do spoznaje o tim subjektivnim sastavnicama djela nije ni moguće doći otkrivanjem i razjašnjavanjem tragova i predmeta na mjestu događaja, moguće je doći samo pravilnim vođenjem kriminalističkog intervjua.

Stoga se opet valja suglasiti s Pavličekom, kad kaže da provođenje te radnje ne bi smjeli prepustiti talentu ili stečenim socijalno komunikacijskim vještinama pojedinih policijskih službenika, već je nužna određena razina

edukacije i postizanje standardizacije kako bi se poboljšala kvaliteta, ali i količina prikupljenih obavijesti.

7. UMJESTO ZAKLJUČKA

Iz izloženog proizlazi da se problematici prikupljanja informacija iz personalnih izvora kod kriminalističkog istraživanja prometnih nesreća u dnevnoj policijskoj praksi ne poklanja potrebna pozornost. Nedvojbeno bi se toj problematici, s obzirom na složenost i težinu posljedica za pojedince pa i naciju u cjelini, trebala posvetiti dužna pažnja i unaprijediti postojeća praksa. Neke od mogućnosti unapređenja postojeće prakse su ponuđene i elaborirane u prethodnom tekstu. Tako se predlaže da se uvedu određene novine na razini zaprimanja dojave o događaju kom prigodom bi bilo potrebno prikupiti što više informacija što trenutno najčešće nije slučaj. U tu svrhu bi bilo potrebno modificirati postojeći obrazac dojave i dopuniti ga sa listom pitanja kojima bi se „pokrio“ najveći broj praktičnih situacija zavisno od složenosti konkretne prometne nesreće, te se ostavilo dovoljno prostora za kratke odgovore te dvije „kućice“ za označavanje je li dojavitelj siguran ili nesiguran u pogledu danog odgovora na pitanje. Također se predlaže da se policijski službenici koji rade na tim poslovima dodatno educiraju u pogledu umijeća vođenje kriminalističkog intervjua. Ta edukacija bi se mogla organizirati kao zasebni tečaj ili seminar ili bi se postojeći program tečaja prometne policije proširio na te sadržaje. Takav pristup bi zasigurno doveo do kvalitetnijeg prikupljanja obavijesti o događaju a time i kvalitetnijem kriminalističkom istraživanju tog štetnog događaja. Kvalitetnije kriminalističko istraživanje bi bilo jamstvo da će žrtva biti identificirana kao žrtva a krivac kao krivac sa svim pravnim posljedicama koje proizlaze iz tog statusa, a to onda posljedično polučuje i stanovite preventivne učinke na samu pojavu pa i doprinosi ugledu policijske službe u cjelini.

LITERATURA:

1. Modly D.: Bijeg vozila i vozača ili vozača s mjesta prometne nezgode, Policijska i sigurnost 2/93., MUP RH, 1993.
2. Mršić „Poslovi i zadaće prometne policije“, MUP 2010.
3. Mršić Ž., Orehovac P.: Prometna kaznena djela, Hrvatski ljetopis za kazneno pravo i praksu br. 2/10., Hrvatsko udruženje za kaznene znanosti i praksu 2010.
4. Pavliček J.: Kriministički intervjui, Međunarodno kriminalističko udruženje, Zagreb 2013.
5. Pađen, J.: Prometna politika, Informator, Ekonomski institut Zagreb, Zagreb, 1996.

6. Kazneni zakon RH, NN 125/11, 144/12, 56/15, 61/15.
7. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15.
8. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/,
9. <http://www.mup.hr/UserDocsImages/statistika/2015/bilten%20za%202014.pdf>,

SUMMARY:

PERSONAL INFORMATION SOURCES IN THE CRIMINAL INVESTIGATION OF TRAFFIC

Road accidents are security events that often result in tragic and unprovoked loss of human life, serious injuries and loss of health, and by definition they are always at least a result of damage to motor vehicles or the traffic environment. Consequently, the consequences of accidents are always some losses and sacrifices. It is expected that the police attaches importance to such events and that the crimes are investigated at a high professional level. But it seems that that is not the case, at least when it comes to gathering information relevant for clarification of such events from personal sources. Documentation of interviews with the participants of such events is surprisingly scarce. Therefore, this area indicates the possibility of significant improvement and standardization of procedures and what is possible, leading to more efficient illuminating such events and their causes, but also to observe certain moments that would be useful in preventing such events in the future. About some possibilities for improving the criminal investigation, in particular gathering information from witnesses and participants, will be discussed in this paper.

Keywords: road accidents, reports, criminalistic interview, notice