

OČEVIDI PROMETNIH NESREĆA NA PODRUČJU GRADA ZAGREBA I SIGURNOST CESTOVNOG PROMETA

Mr. sc. Marko Amidžić, dipl. ing., email: markoamidzic@mup.hr

Ministarstvo unutarnjih poslova, Republika Hrvatska

Prof. dr. sc. Sinan Alispahić, email: sinan.alispahic@iu-travnik.com

Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Sažetak : Obavljanje očevida i istraživanja prometnih nesreća, a posebno kriminalističkih, od strane policijskih službenika i drugih subjekata koji postupaju u takvim događajima zahtijevaju potrebna kako eksplicitna tako i tacitna znanja. Posebno je to značajno, ako su prometne nesreće prouzročene od strane nepoznatog vozača, bilo da se s mjesta događaja udaljio vozilom ili bez vozila. U slučajevima bijega vozača s mjesta prometne nesreće, osim kvalitetnog obavljanja očevida, zahtijeva se i kvalitetno provođenje kriminalističkog istraživanja od strane policijskih službenika i nadležnog Državnog odvjetništva. Pri tome primarni cilj je utvrđivanje svih okolnosti nastanka događaja i posljedica na mjestu događaja kao i utvrđivanja identiteta vozača. U ovom radu uz obradu statističkih pokazatelja prometnih nesreća s nepoznatim vozačima, prikazan je način postupanja policijskih službenika tijekom obavljanja takvog očevida i proces kriminalističkog istraživanja prometne nesreće prouzročene od strane nepoznatog vozača, koji je samovoljno napustio mjesto događaja. Na temelju prikupljenih podataka i provedenih analiza prometnih nesreća predložene su smjernice djelovanja u svrhu kvalitetnijeg obavljanja očevida i poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa.

Ključne riječi: prometna nesreća, očevid, nepoznati vozač, kriminalističko istraživanje.

INQUESTS OF TRAFFIC ACCIDENTS IN THE AREA OF THE CITY OF ZAGREB AND SAFETY OF ROAD TRAFFIC

Abstract: Obtaining the evidence and investigating traffic accidents, especially criminal, by police officers and other entities involved in such events require the need for both explicit and silent knowledge. Particularly important is if traffic accidents are caused by an unknown driver, either he escape from the scene of the event in vehicle or without vehicle. In cases of driver's escape from a traffic accident site, in addition to the quality of the evidence, a police officer and a competent State Attorney's Office are required to conduct a thorough criminal investigation. The primary goal is to determine all the circumstances of occurrence of the event and the consequences at the scene of the event as well as to determine the identity of the driver. In this paper, with the elaboration of statistical indicators of traffic accidents with unknown drivers, the manner of policing of police officers during the conduct of such an inspection and the process of criminal investigation of a traffic accident caused by an unknown driver, who arbitrarily left the venue of the event, was presented. Based on collected data and conducted traffic accident analyses, guidelines for action were proposed for the purpose of better performing the traffic accident investigation and improving the road traffic safety.

Keywords: traffic accident, inspection, unknown driver, criminal investigation

1. UVOD

Sigurnost cestovnog prometa nedvojbeno je postala dio globalne politike svih država. I dok su visoko razvijene države ostvarile veće pomake, srednje razvijene i nerazvijene zaostaju u takvim procesima, bez obzira što kroz razne oblike djelovanja kontinuirano provode mjere za poboljšanja trenutnih stanja. U tom smjeru Vlada Republike Hrvatske 2011. godine usvojila je

„Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje os 2011. do 2020. godine“⁷² s ciljem smanjenja broja prometnih nesreća i poginulih osoba u tim nesrećama za 50 % do 2020. godine u kojem su definirane konkretne mjere. Svaka pojedinačna pojava koja preraste u masovnu, predstavlja sigurnosni problem za sve službe sigurnosti, a pogotovo za policijske službenike koji se bave tom problematikom. U sigurnosnom smislu, ukupan broj prometnih nesreća predstavlja veliki problem pogotovo ako su za posljedicu imale smrt, tešku ozljedu i veću materijalnu štetu, a sam proces obavljanja očevida i kriminalističkih istraživanja u takvim slučajevima, vrlo su zahtjevni. Zadnjih nekoliko godina na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije u porastu je broj prometnih nesreća i broj ozlijeđenih osoba u tim nesrećama [1]. Međutim, te brojke za pretpostaviti su veće zbog činjenice da se sudionici prometnih nesreća u određenim situacijama mogu dogovoriti bez policijskog očevida i postupanja. Zanimljiv je i podatak o broju prometnih nesreća objavljen u Biltenu o sigurnosti cestovnog prometa [2], koji ukazuje da se 2016. godine na području Zagrebačke županije dogodilo 24,4 % prometnih nesreća od ukupnog broja u Republici Hrvatskoj.

Na području Policijske uprave zagrebačke (PUZ) tijekom 2017. godine dogodilo se 267 prometnih nesreća koje su evidentirane kao kaznena djela, a od tog broja sedam prometnih nesreća u kojima su sudjelovali nepoznati vozači, odnosno vozači koji su pobjegli s mjesta prometne nesreće. Takve prometne nesreće osim velikog interesa za policijsko postupanje su i od velikog interesa javnog mnijenja, zbog čega se putem medija i drugih kanala komunikacije vrši pritisak na policiju u cilju što hitnijeg utvrđivanja identiteta nepoznatog vozača. Cilj bijega vozača s mjesta prometne nesreće je težnja da njihov identitet ostane nepoznat ili bar privremeno nepoznat. Pri tome razlozi bijega mogu biti različiti: vožnja pod utjecajem alkohola ili opojnih droga, krivnja za prometnu nesreću, prikrivanje prethodnog krivičnog djela, vožnja bez vozačke dozvole, izbjegavanje neugodnih situacija zbog osobe koja se nalaze u vozilu ili zbog mjesta gdje se dogodila nesreća, i slično [1].

Kada je riječ o bijegu, odnosno samovoljnom napuštanju mjesta prometne nesreće mogu se izdvojiti dva najčešća oblika i to: kada vozač napusti mjesto prometne nesreće s vozilom i kada vozač napusti mjesto prometne nesreće bez vozila. Sa stajališta strategije postupanja u kriminalističkim istraživanjima utvrđivanja nepoznatog vozača u prvom slučaju, odnosno nakon bijega vozača s vozilom, takvo istraživanje je zahtjevnije i kompliciranije zbog malog broja podataka s kojima raspolaže policija. U slučaju kada vozač ostavi vozilo na mjestu događaja policijski službenici koji provode očevid i kriminalističko istraživanje posjeduju određene podatke koji se mogu koristiti u procesu utvrđivanja nepoznatog vozača i pri tome lakše ga je identificirati.

2. POKAZATELJI PROMETNIH NESREĆA NA PODRUČJU ZAGREBA

U cilju što boljeg prikaza stanja sigurnosti cestovnog prometa na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije pribavljeni su statistički podaci ukupnog broja prometnih nesreća, te su obavljene analize najčešćih uzroka i posljedica. Također je su pribavljeni statistički podaci broja prometnih nesreća u kojima su sudjelovali nepoznati vozači bilo da su napustili mjesto događaja ili su takve po bilo kom drugom osnovu nepoznate, tablica 1.

⁷² Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske od 2011. – 2020. godine objavljen je u Narodnim novinama, broj 59/2011. od 30.05.2011. godine.

Tablica 1. Prikaz broja prometnih nesreća na području Zagreba i Zagrebačke županije [1]

Dan u tjednu	Nesreće			Poginuli		Ozlijeđeni	
	2016.	2017.	+ /- %	2016.	2017.	2016.	2017.
Ponedjeljak	1.200	1.239	+3,3	8	9	472	486
Utorak	1.168	1.206	+3,3	3	2	466	452
Srijeda	1.159	1.212	+4,6	5	4	411	439
Četvrtak	1.189	1.254	+5,5	13	5	452	474
Petak	1.306	1.471	+12,6	12	6	541	558
Subota	1.133	1.149	+1,4	12	14	483	477
Nedjelja	808	851	+5,3	5	8	355	355
UKUPNO	7.963	8.382	+5,3	58	48	3.180	3.241

Iz tablice 1. vidljivo je da se najveći broj prometnih nesreća u promatranom razdoblju u tjednu najviše događaju petkom, kao i broj ozlijeđenih, dok broj poginulih se razlikuje po godinama. Također je iz tablice 2. vidljivo da se ukupan broj prometnih nesreća u 2017. godini u odnosu na 2016. godinu povećao za 5,3 %. Nadalje, vidljivo je kako je ukupan broj poginulih u 2017. godini manji u odnosu na 2016. godinu, dok broj ozlijeđenih osoba bilježi povećanje.

Tablica 2. Usporedba broja prometnih nesreća i uzroci nastanka [1]

Godina	Ukupno prometnih nesreća	Brzina neprimjerena uvjetima	Nepoštivanje prednosti prolaska	Ostale greške vozača
2016.	7.569	1.276	1.206	1.375
2017.	7.921	1.229	1.239	1.545

U tablici 2. statistički je prikazan podatak o prometnim nesrećama u kojima je uzrok ponašanje vozača, odnosno njegove greške i postupci. Slijedom toga, u 2016. godini evidentirano je 7 569 takvih slučajeva, dok je u 2017. godini evidentirano 7 921 takav slučaj, što je povećanje za 4,7 %. I nadalje je glavni uzrok prometnih nesreća brzina neprimjerena uvjetima kao pojedinačni čimbenik i nepoštivanje prednosti prolaska.

Osnovni čimbenici sigurnosti cestovnog prometa, čovjek, vozilo i cesta, nisu jedini koji utječu na sigurno odvijanje prometa. Stoga je potrebno izdvajanje još dva važna čimbenika, promet na cesti i incidentni čimbenik. Takvim pristupom može se zaključiti da opasnost od nastanka prometnih nesreća postaje funkcija pet čimbenika koji čine sustav sigurnosti cestovnog prometa, a to su: čovjek, vozilo, cesta, promet na cesti i incidentni čimbenici [3]. Ako se čovjek kao glavni uzrok prometnih nesreća navodi u svim dosadašnjim istraživanjima neophodno je da se većina aktivnosti u cilju prevencije prometnih nesreća i smanjenja njihovih posljedica provodi upravo preko istog, a to se prvenstveno može postići poboljšanjem kvalitete obrazovanja i edukacije. Kroz bilo koji oblik edukacija mogu se izdvojiti dva oblika i to preventivni i represivni. Teško se može odrediti kojem obliku treba dati prednost, međutim mišljenje različitih autora je da se ipak preventivnom odgoju treba dati prednost iz razloga što je prihvatljiviji i ne potiče nezadovoljstvo onih prema kojima je usmjeren.

Kako Grad Zagreb i Zagrebačka županija po broju stanovnika brojčano čine veliko područje, (Grad Zagreb prema popisu stanovništva iz 2011. godine ima 790 017 stanovnika, a

Zagrebačka županija 317 642 stanovnika), jer zajedno imaju preko milijun stanovnika, pribavljeni su podaci o broju vozača i registriranih vozila za 2016. i 2017. godinu, tablica 3.

Tablica 3. Prikaz broja registriranih vozača i vozila na području PUZ-e [1]

Stanje na dan	VOZAČA			VOZILA		
	31.12.2017.	31.12.2016.	+/-	31.12.2017.	31.12.2016.	+/-
RH	2.337.087	2.325.157	11.930	2.094.529	2.032.743	61.786
PUZ	607.372	601.578	5.794	524.720	507.515	17.205
PUZ OD RH (%)	25,99	25,87	0,12	25,05		0,08
GRAD ZAGREB	436.349	432.250	4.099	370.504	358.202	12.302

Iz tablice 3. vidljivo je da se broj registriranih vozila i vozača u 2017. godini u odnosu na 2016. godinu povećao i na području Republike Hrvatske, kao i na području Grada Zagreba i Zagrebačke županije. Također je vidljivo kako ukupan broj registriranih vozača u Gradu Zagrebu i Zagrebačkoj županiji predstavlja 26 %, a registrirani broj vozila 25 % u odnosu na cijelo područje Republike Hrvatske. U tablici 4. prikazani su podaci o kaznenim djelima u prometnim nesrećama za 2017. godinu po mjesecima iz koje je vidljivo da je ukupno takvih događaja bilo 267, a od toga je najviše evidentirano u studenom, 34 događaja. Od ukupnog broja tih događaja, sedam kaznenih djela je počinjeno po nepoznatom počinitelju, od kojih su dva kaznena djela ostala neriješena.

Tablica 4. Prikaz ukupnog broja kaznenih djela u prometnim nesrećama 2017. godine [1]

Kaznena djela po mjesecima u prometnim nesrećama 2017. godine														
Kaznena djela/mjeseci		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
Ukupno	Ukupno kaznenih djela	15	12	20	19	23	24	26	20	28	24	37	19	
	Kaznena djela po NN počinitelju	0	2	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	
	Naknadno otkriveno počinitelja KD-a po NN	0	2	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	
	Neriješena kaznena djela po NN	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
	KD „Obijesna vožnja“ čl. 226 KZ-a	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Smrtno stradavanje	Ukupno KD sa smrtno stradalim osobama	2	3	2	1	1	2	4	3	5	2	3	3	
	KD sa smrtno stradalim osobama po NN počinitelju	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
	Naknadno otkriveno počinitelja KD-a sa smrtno stradalim osobama po NN	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
	Neriješena KD sa smrtno stradalim osobama po NN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Iz tablice 5. vidljivo je da je u porastu broj prometnih nesreće u kojima su sudjelovali recidivisti, što zahtijeva da se prema takvim skupinama u budućem razdoblju provode ciljane mjere i aktivnosti kako preventivne tako i represivne. Nerijetko su upravo recidivisti koji u prometnim nesrećama sudjeluju kao vozači osobe koje napuštaju mjesta događaja zbog

dotatnih sankcija. Također bi postupci prema navedenoj kategoriji vozača imali učinka i na preventivno djelovanje kako u smanjenju broja prometnih nesreća tako i na posljedice.

Tablica 5. Prikaz broja prometnih nesreća s recidivistima [4]

Prometne nesreće recidivista	2017.	2016.
s poginulima	0	1
s ozlijeđenim osobama	21	16
s materijalnom štetom	40	37
Ukupno	61	54

3. POSTUPAK POLICIJSKIH SLUŽBENIKA PO DOJAVI O PROMETNOJ NESREĆI

Dojave događaja prometnih nesreća u većini slučajeva zaprimaju se od samih sudionika ili od očevidaca, a dojave su najčešće putem telefona na broj 192 u Operativno komunikacijski centar policije (OKC) ili na broj telefon 112 Državne uprave za zaštitu i spašavanje (DSZS), čiji djelatnici od osobe koja dojavljuje takve događaje pokušavaju zaprimiti što više podataka o samom događaju. Kao prvi važan korak u postupanju kod prometnih nesreća kvalitetno je zaprimanje događaja prometne nesreće bilo putem telefona ili nekim drugim načinom. Taj korak najvažniji je u daljnjem postupanju policijskih službenika i drugih subjekata, a prvenstveno medicinskog osoblja radi pružanja hitne medicinske pomoći.

Drugi važan korak u postupanju pravilno je osiguranje mjesta događaja. Glavni cilj zaštita je tragova i predmeta koji se mogu dovesti u vezu s događajem, te prikupljanje prvih obavijesti o istom od eventualnih svjedoka, počinitelja i oštećenih osoba kao i druge mjere i radnje koje mogu doprinijeti kvaliteti cjelokupnog postupanja. Također se u novije vrijeme instaliranjem i usavršavanjem tehničko-tehnoloških uređaja u sklopu osiguranja mjesta događaja zahtijevaju pojačane aktivnosti u prikupljanju podataka pohranjenih na takvim uređajima, a koji su direktno ili indirektno u vezi s mjestom događaja. Pod osiguranjem mjesta događaja podrazumijevaju se sveukupne aktivnosti od trenutka dolaska na mjesto događaja, proces prikupljanja korisnih saznanja pa sve do završetka policijskog postupanja, odnosno ako se radi očevid do završetka istog, a po potrebi i dalje. Ovakva policijska aktivnost u konačnici ima veliku važnost u daljnjem policijskom postupanju pogotovo ako se radi o kaznenim djelima kao posljedicama prometne nesreće u procesu kriminalističkog istraživanja cijeneći stav „danas nebitan podatak sutra krucijalan za rješenje problema“, zbog čega osiguranju mjesta događaja treba pristupiti odgovorno i profesionalno. Mjesto događaja su sva mjesta povezana sa inkriminiranim događajem, prostor gdje se nešto dogodilo kao i prostor eventualnog planiranja i „post radnjama nakon događaja“, primjerice mjesto odbacivanja predmeta koji se dovode u vezu s događajem, mijenjanje stanja sredstava izvršenja (kod osobnog automobila popravak nastalih oštećenja) i dr. Iskustva iz dosadašnje prakse pokazuju kako iz „retrospektive“ analiziranih događaja iz ranijih razdoblja na ovakvim postupcima policijski službenici naviše griješe.

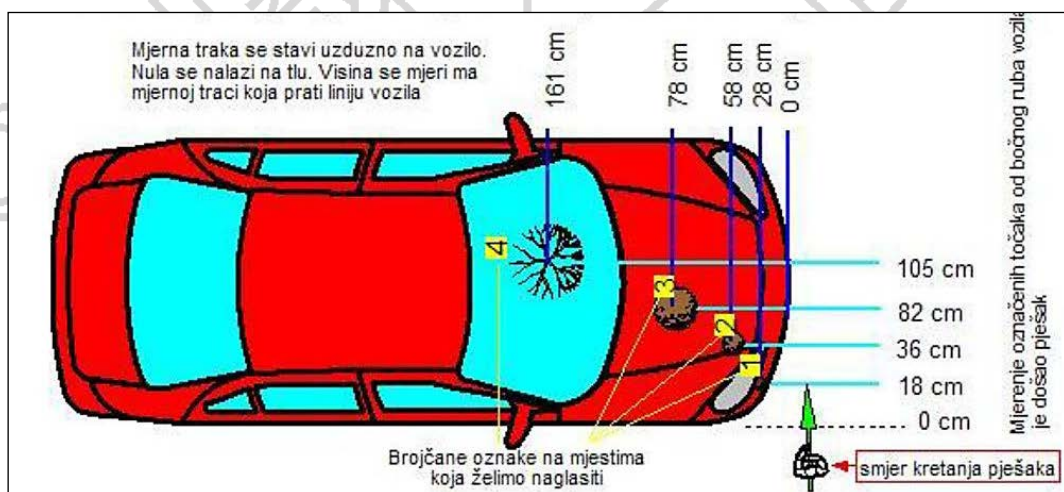
Treći važan korak u postupanju kvalitetno je obilježavanje, fiksiranje i fotografiranje pronađenih tragova na mjestu događaja, slika 1. Obilježavanje znači korištenje brojeva i dodjeljivanje jedinstvene oznake svakom pronađenom materijalnom tragu.



Slika 1. Fiksiranje mjesta događaja u općem izgledu [5]

Fiksiranje znači dokumentiranje zatečenog stanja, položaja, veličine i izgleda materijalnih tragova, te predmeta, objekata, međusobnih odnosa i udaljenosti, kao i drugih važnih činjenica utvrđenih tijekom očevida. Svi pronađeni tragovi moraju biti fotografirani (fiksirani) na mjestu njihovog pronalaska tako da se naknadno može utvrditi gdje se trag nalazio, te u kojem je odnosu bio prema drugim predmetima i tragovima na mjestu događaja. Kod fotografiranja, počevši od točke 1. treba fotografirati tako da bude vidljiva visina te točke u odnosu na tlo, kao i njena udaljenost od bočne crte vozila, gledano iz smjera kretanja pješaka.

Za potrebe izrade ovog rada pribavljena je slika općeg izgleda mjesta događaja prometne nesreće, kojom se pokazuje način fiksiranja mjesta događaja u općem izgledu kao statički dio očevida, dok je prezahtjevno u jednom radu opisati sve moguće situacije i načine obavljanja očevida u statičkom i dinamičkom postupku. Također je prikazan i način označavanja mjera i oštećenja na vozilu koje je sudjelovalo u slučaju naleta na pješaka, slika 2. Ovaj primjer prikazan je iz razloga što su naleti na pješaka vozilom česti događaji u većim gradovima, a obavljanje očevida je zahtjevno naročito u slučajevima kada vozač napusti mjesto događaja.



Slika 2. Označavanje i mjerenje oštećenja na vozilu prilikom naleta na pješaka [5]

Na slici 4. prikazan je primjer slučaja iz prakse kojim je identificirano vozilo kojim se vozač udaljio s mjesta događaja, a temeljem dobro obavljenog očevida i brzom reakcijom policijskih službenika.



Slika 4. Izuzimanje tragova s vozila čiji vozač je napustio mjesto događaja[5]

Tom prilikom vozač koji je pobjegao s mjesta događaja nije uspio izmijeniti nastala oštećenja na vozilu, temeljem čega mu je dokazano počinjeno kazneno djelo (usporedbom dijelova vozila izuzetih s mjesta događaja s nespornim oštećenjima na vozilu). Na takav način prikupljeni materijalni dokazi nisu jedini koje policijski službenici tijekom kriminalističkog istraživanja prikupe, ali su u dokaznom smislu jedni od najvjerodostojnijih.

Kako je već navedeno u ovom radu za cjelovito i kvalitetno postupanje za obavljanje očevida i procesa kriminalističkog istraživanja od policijskih službenika i drugih subjekata koji postupaju u takvim situacijama zahtijevaju se dodatna znanja, pogotovo kada je neophodno utvrditi odnosno identificirati nepoznatog vozača i vozilo, koji su sudjelovali u prometnoj nesreći. Jedan od postupaka, slika 3. važnih za poduzimanje mjera i radnji u cilju identifikacije vozača i vozila koji su napustili mjesto događaja, pokazuje složenost i sveobuhvatnost potrebnih radnji očevida i aktivnosti u otkrivanju nepoznatog vozača.

4. ZAKLJUČAK

Očevidi prometnih nesreća i kriminalistička istraživanja u slučajevima napuštanja mjesta događaja su specifična postupanja svih subjekata koji sudjeluju u takvim aktivnostima. Zbog toga svi oni koji su angažirani na takvim poslovima moraju osim već ranije stečenih znanja svakodnevno se usavršavati cijeneći činjenicu da se takvi poslovi ne mogu tretirati kao „šablonski“, nego su svaki za sebe specifični zbog čega je neophodno osim posjedovanja eksplicitnih znanja imati i tacitna znanja.

Ovakve poslove trebali bi obavljati specijalizirani kadrovi koji moraju podržavati zahtjeve obavljanja očevida i procesa kriminalističkih istraživanja. Svakako da bi u budućem razdoblju trebalo vršiti odabir policijskih službenika i drugih djelatnika koji postupaju u procesima obavljanja očevida i kriminalističkih istraživanja koji posjeduju potrebna znanja da bi mogli podržati zahtjeve. Kroz izobrazbu potrebno je specijalizirati određeni broj policijskih službenika i drugi djelatnika kojima bi se osim teorijskih znanja prikazali i primjeri iz prakse kao nepobitne iskustvene činjenice.

LITERATURA

- [1] Policijska uprava zagrebačka (2018). Godišnje izvješće Policijske uprave zagrebačke o stanju sigurnosti cestovnog prometa za 2017. godinu, Zagreb.
- [2] Ministarstvo unutarnjih poslova (2017). Bilten o sigurnosti cestovnog prometa 2016. Zagreb, Republika Hrvatska.
- [3] Cerovac, V. (1997). Tehnika i sigurnost prometa. Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb.
- [4] Policijska uprava zagrebačka (2018). Služba za sigurnost cestovnog prometa, Podaci o prometnim nesrećama koje su počinili recidivisti. Zagreb.
- [5] Prva postaja prometne policije (2007). Kriminalističko tehnički priručnik za obavljanje očevida prometnih nesreća. Policijska uprava zagrebačka. Zagreb.
- [6] Rotim, F., Peran, Z. (2011). Forenzika prometnih nesreća. Hrvatsko znanstveno društvo za promet. Zagreb.
- [7] <https://www.mup.hr/User DocImages/PU-ZG/statistika>, stranica zadnji put posjećena 30. travnja 2018. Godine.

