

Duško MODLY¹
Nebojša BOJANIĆ²

Postupak policije u slučajevima bijega vozača s mjestu prometnog delikta

Police Procedure in Case of Driver's Escape From Traffic Accident Scene

Sažetak

Bijeg vozača (s motornim vozilom ili samo vozača) s mjesta prometnog delikta je svojevrsni oblik nediscipline vozača u prometu na cestama i evidentno kršenje odredaba Zakona o sigurnosti prometa na cestama. U određenim slučajevima može se raditi i o krivičnom djelu npr. član 337. KZ FBiH «Neukazivanje pomoći osobi ozlijeđenoj u prometnoj nezgodi». S metodologijskog stanovišta rad na razjašnjavanju slučajeva bijega vozača (s motornim vozilom ili bez motornog vozila) u slučajevima prometnih delikata, je stručno gledano vrlo zahtjevna djelatnost policije na području sigurnosti cestovnog prometa. Greške u postupanju su često dalekosežne i nerijetko nepopravljive. Metodika razjašnjavanja prometnih delikata kod kojih je došlo do bijega vozača s motornim vozilom treba imati za svoju osnovu uvidaj. Pri razjašnjavanju svakog prometnog delikta nastaje čitav kompleks vrlo raznovrsnih spoznajnih problema, jer njegovu obradu treba izoršiti multidisciplinarno s prometno-tehničkog, prometno-medicinskog, sudsko-medicinskog, kriminalističko-traseološkog, prometno-psihološkog, sudsko-psihološkog, pravnog i sličnih aspekata.

Ključne riječi: vozač, motorno vozilo, prometni delikt, potraga (potjera), bijeg, blokada, zasjeda, uviđaj, vještačenje.

¹ Dr. sc. Duško Modly, redovni profesor na Fakultetu kriminalističkih nauka u Sarajevu

² Mr. sc. Nebojša Bojanić, viši asistent na Fakultetu kriminalističkih nauka u Sarajevu

1. Uvod

Bijeg vozača s motornim vozilom ili samo vozača s mjesta prometnog delikta obično se događa kada je vozač uzrokovao određeni prometni delikt i upravo zbog toga bježi, jer zna da je krivično odgovoran. Brojni vozači bježe u panici i iracionalno razmišljaju. U toku bijega, opsjednuti brigom da što prije napuste mjesto prometnog delikta često krše prometne propise i time ugrožavaju sigurnost prometa na cestama, nerijetko izazivanjem novih prometnih delikata. U prometnoj kriminalistici poznat je i pojam «napuštanje» mjesta prometnog delikta. To su slučajevi kada vozač ne zna da je uzrokovao prometni delikt. To treba razjasniti primarno objektivnim nalazom u vidu tragova i predmeta u vezi s prometnim deliktom. Ima slučajeva kada oba vozača sudionika u prometnom deliktu bježe s mjesta prometnog delikta ili vozač sa svojim suputnicima.

Pronalaženje vozača i motornog vozila i uspješno razjašnjavanje prometnog delikta traži na strani policije stručan i interdisciplinarn pristup, brzo i pravilno odlučivanje i postupanje, profesionalnu organiziranost, sistematičnost u postupanju, planiranje, adekvatno korištenje tehničke opreme, angažiranje većeg broja snaga (primarno u uniformi) i korištenje različitih izvora obavijesti (materijalnih i personalnih). Policajci koji rade na ovim slučajevima uz ostalo moraju dobro poznavati i adekvatno primjenjivati pravila prometne kriminalistike i suvremene organizacije hitnih policijskih mjera, osobito blokada i zasjeda. Svaki bijeg zahtijeva drugačiji, strogo individualan pristup, prilagođen konkretnim okolnostima slučaja. Svaki slučaj, s druge strane, zahtijeva upotrebu posebnih tehnika i strategija. Nije potrebno naglašavati da je uvijek riječ o nužnosti hitnog postupanja, bez obzira kada se za bijeg doznalo.

U ovom radu pod motornim vozilom podrazumijevamo svako vozilo koje se pokreće snagom vlastitog motora, osim vozila koja se kreću po tračnicama. U osnovi to su: traktor, moped, motocikl, četverocikl, osobni automobil, autobus, trolejbus, teretni automobil, tegljač, kombinirani automobil, skup vozila-motorno vozilo i priključna vozila koja u prometu na cestama sudjeluju kao cjelina. Pod vozačem podrazumijevamo osobu koja na cesti upravlja vozilom.

2. Psihologija bijega vozača

Na odluku o bijegu na strani vozača utječu brojni čimbenici. Obično je riječ o uzajamnom djelovanju situacijskih uvjeta, stalnim osobnim čimbenicima i osobnim čimbenicima prolazne prirode. Od situacijskih uvjeta na donošenje odluke o bijegu najveću ulogu imaju: mjesto prometnog delikta, doba dana, težina i vrsta prometnog delikta (osobito sa stanovišta posljedica), šanse za bijeg i onemogućavanje identifikacije. U ove uvjete spada i vožnja u alkoholiziranom stanju ili pod djelovanjem psihoaktivnih tvari, te slučajevi vožnje ukradenim motornim vozilom, osobito ako je ono korišteno za izvršenja krivičnog djela. U osobne prolazne (varijabilne) čimbenike spadaju npr. moment iznenađenja, odgovornosti i slično.

U slučaju prometnih delikata vozači su u pravilu iznenađeni (osim u slučajevima kada je vozilo namjerno i planirano korišteno za usmrćenje ili ozljeđivanje) i imaju premalo vremena za racionalno razmišljanje. Dolazi do neusklađenosti misaonih i radnih aktivnosti, nerijetko uz prisutnost panike i obezglavljenosti, tako da razum i iskustvo nisu na raspolaganju vozaču, što u pravilu rezultira donošenjem odluke o bijegu. Zbog osjećaja odgovornosti dolazi do emocionalno-nagonskih reakcija. Bijegu su osobito skloni vozači koji su neodgovorni, asocijalni, egoisti, razmaženi, osobe koje voze bez vozačkog ispita i slično. Riječ je o tzv. stalnim osobnim čimbenicima. Uočeno je u praksi, da na donošenje odluke o bijegu ulogu igra i broj do tada neotkrivenih slučajeva bjegova s mjesta prometnog delikta (tamna brojka). Kod nekih vozača nakon prometnog delikta može doći do retroaktivne amnezije. Ukoliko je motorno vozilo u ispravnom stanju vozači u pravilu bježe s njim, jer su svjesni da je motorno vozilo izvor brojnih identifikacijskih podataka materijalne prirode. Koji puta vozač nije u stanju upravljati motornim vozilom nakon prometnog delikta pa ostavlja motorno vozilo na licu mjesta ili vozilo nije u voznom stanju. Ima slučajeva da suputnici preuzimaju ulogu vozača i bježe s vozačem.

2. 1. Uobičajene reakcije vozača

U pravilu svi vozači naglo napuštaju (nerijetko u panici) mjesto prometnog delikta, ovisno o tehničkom stanju motornog vozila. Bijeg, barem u prvim fazama prati povećanje brzine i rizična vožnja. Noću

vozači obično gase svjetla. Slijede brza i prebrza vožnja, nagla usporavanja (kočenja) i mijenjanja smjera vožnje, okretanje na cesti (i preko pune linije), nagla skretanja i neuobičajena u normalnoj vožnji, nagla zaustavljanja i kretanja unatrag, u sporedne ulice vožnja zabranjenim smjerom i slično. Riječ je o specifičnim indikatorima koji ukazuju na bijeg s mjesta prometnog delikta i koje moraju dobro poznavati policijski službenici kako bi mogli u obavljanju redovnih poslova uočiti takvu vožnju i pravovremeno reagirati, a kasnije pravilno prikupljati obavijesti u vezi s bijegom vozača s motornim vozilom. Navedene reakcije vozača mogu trajati duže ili kraće vrijeme, dok se on ne «pribere» i počne kontrolirati svoje ponašanje. Zbog toga vrijeme reakcije policije mora biti što bliže vremenu prometnog delikta. Nažalost saznanja za prometni delikt koji puta se dobivaju sa znatnim zakašnjenjem. To ne smije biti razlog za neprofesionalno reagiranje. Osim navedenih indikatora vezanih uz način vožnje postoje i drugi brojni materijalni indikatori kao što su oštećenja na motornom vozilu, tragovi na vozilu ostali od kolizije s drugim motornim vozilom ili uslijed naleta na fiksnu prepreku, pješaka, neku životinju i sl. Najuočljiviji su slučajevi razbijenih vjetrobrana ili otpalih veći dijelova vozila (odbojnici, blatobrani, vanjski retrovizori i slično). U indikatore spadaju i ozljede vozača i/ili suputnika.

3. Načini saznanja za bijeg vozača

Polazna obavijest može biti oblikovana kao službena dojava građana (svjedoci očevici, sudionici (riječ je o samoprijavi sudionika), oštećeni, treće osobe) i pravnih osoba, vlastita djelatnost policije (neposredno opažanje policije), slučajno otkriće i slično. Koji puta može se raditi o anonimnim i pseudonimnim prijavama, obično telefonskim putem (danas sve više preko mobilnih telefona), i iznimno o dojavi povjerljive osobe u slučajevima kada je prometni delikt dio obračuna pripadnika organiziranog kriminala. U slučajevima da su prometnice pod video nadzorom ili drugim oblikom tehničkog nadzora saznanja se dobivaju putem tehničkih sredstava. Polazna saznanja mogu biti različitog sadržaja i vrijednosti (u operativnom smislu). Da bi se pristupilo traganju za odbjegli vozačem (i motornim vozilom) polazna saznanja moraju nedvojbeno ukazivati ili iz njih mora proizlaziti postojanje prometnog delikta koji je od operativnog interesa za policiju. Riječ je o vjerojatnosti, kao mjeri mogućnosti, određenog stupnja. Polazna saznanja o bijegu vozača i motornog vozila mogu se temeljiti na

obavijestima koje uključuju konkretne okolnosti ili se radi samo o obavijesti da je došlo do bijega. Kvaliteta i sadržaj obavijesti određuju modalitete pristupa traganju s preliminarno organizacijskog aspekta (stupanj hitnosti postupanja, koji je često apsolutan) i supstancijalnog (koga angažirati za izlazak na lice mjesta, ima li okolnosti koje zahtijevaju poseban pristup, osobito s kriminalističko tehničkog stanovišta). Polazna saznanja o kojima je riječ su organizacijsko-tehnička komponenta. Riječ je o paraprocesnoj djelatnosti u koju spada npr. stvaranje verzija o prometnom deliktu. Kada se policija uvjeri u istinitost dojave pristupa se hitnom provođenju uviđaja, koji ulazi u procesni korpus.

4. Traganje za odbjelim vozačem i motornim vozilom

Djelatnost traganja za odbjelim vozačem (i motornim vozilom) mora biti ciljana i svrhovita. Uspjeh u pronalaženju vozača i motornog vozila ovisi od brzine i nivoa reagiranja (pravovremeno poduzimanje potrebnih mjera i radnji). Cilj je pronalaženje vozača i motornog vozila. Taj cilj se postiže etapno, postupno, na temelju preliminarne kriminalističke diferencijalne dijagnoze (preliminarne teorije o prometnom deliktu), koja se mora temeljiti na prethodnoj ocjeni osnovanosti dokaznih informacija (indicije), i dokaza iz materijalnih i personalnih izvora informacija. Bijeg vozača i motornog vozila je kompleksan informacijski sistem, primarno materijalne prirode. Temeljna pitanja iz područja prometne kriminalistike projicirana na bijeg vozača i motornog vozila u osnovi mogu se svrstati u tri grupe: 1. objektivnu, 2. objektivno-subjektivnu i 3. subjektivnu.

Na uspješnost mjera traganja znatno utječe brzina reagiranja policije (pravovremenost) i pravilnost poduzetih mjera i radnji. Treba hitno prikupiti što više relevantnih obavijesti o bijegu vozača s motornim vozilom. Na strani policije traži se dobro poznavanje terena (područja), osobito prometnica. Važna je i pravovremenost i adekvatna suradnja sa susjednim policijskim organima. Od hitnog mobiliziranja vlastitih snaga i snaga susjednih policijskih organa, nerijetko zavisi uspjeh traganja. Oklijevanje, nespretnost i nebudnost znače neuspjeh. Ovlašteni policijski službenici dužni su tragati za relevantnim informacijama o bijegu iz svih dostupnih izvora informacija materijalne i personalne prirode. Poznato je da se na mjestu prometnog delikta (ako je riječ o naseljenim mjestima) nerijetko priča o

tom deliktu, pa to treba iskoristiti. Prilikom pregleda užeg i šireg mjesta prometnog delikta treba pregledati i mjesta za otpad, odlagališta smeća (kontejneri) i pretpostavljeni put bijega. Građani znaju otpale dijelove s odbjeglog vozila koje su našli na prometnici ili u njezinoj blizini baciti u smeće ili kraj prometnice, ne znajući za prometni delikt.

Da bi se izbjegli propusti u traganju i olakšalo prikupljanje podataka o prometnom deliktu, preporuča se za ovlaštene policijske službenike, primarno one u uniformi, izraditi podsjetnik, a za razgovore s građanima svojevrsni upitnik. Svi prikupljeni podaci moraju se slijevati na rukovodno mjesto (štab) gdje ih se sređuje, indeksira i analizira, te povezuje s drugim do tada raspoloživim podacima.

U slučaju sumnje da će odbjegli vozač pokušati pobjeći s motornim vozilom u inozemstvo, treba hitno obavijestiti granične prijelaze i upoznati ih s raspoloživim podacima o motornom vozilu, osobito vanjskim karakteristikama, oštećenjima (utvrđenim ili pretpostavljenim), izgledu vozača i svim drugim podacima koji omogućavaju i olakšavaju otkrivanje i identifikaciju odbjeglog vozila i vozača. Treba imati u vidu da neki vozači imaju iz hobija ili kriminalnih razloga uređaje kojima mogu prisluškivati razgovore policije.

Treba biti uporan u provođenju mjera traganja, jer se odbjegli vozač zna privremeno pritajiti na nekom mjestu s motornim vozilom. Treba imati u vidu i mogućnost da je vozač u međuvremenu dao popraviti i lakirati vozilo. Zato treba vršiti provjere po automehaničkim i autolimarskim radionicama i auto lakirnicama u skladu s podacima o oštećenjima ili pretpostavljenim oštećenjima. Treba pravovremeno angažirati i sredstva javnog informiranja, a nerijetko poduzeti i druga potrebna vještačenja.

4. 1. Nivoi traganja

Polazeći od svakodnevnih potreba policije u vezi sa slučajevima bijega vozača i motornog vozila s mjesta prometnog delikta, radi efikasnog djelovanja, mjere traganja trebale bi se odvijati na četiri nivoa:

Prvi nivo traganja u sadržajnom smislu treba obuhvatiti reagiranje nakon dobivanja prvih obavijesti o bijegu. Od dojavitelja (primarno operativno dežurstvo) treba dobiti što više obavijesti u vezi s bijegom. Pri tome standardizirani upitnik u operativnom dežurstvu može biti veoma koristan. Već na temelju ovih prvih saznanja treba u pravilu hitno reagirati po postojećim stalnim planovima blokada i po potrebi ad hoc planovima, te pojačati kontrolu vozača i vozila.

Drugi nivo traganja započinje dolaskom pozornika ili patrole na mjesto prometnog delikta. Obavlja se provjera navoda dojave, prikupljaju nove obavijesti i analizira (ocjenjuje) situacija na mjestu prometnog delikta. Obzirom na to da se radi o kvalificiranim ovlaštenim policijskim službenicima u uniformi, trebalo bi doći do prikupljanja kvalitetnijih podataka i njihovog većeg broja, što bi omogućilo sigurnije traganje. Rečeno predpostavlja odgovarajuću educiranost pozornika i policajaca u patroli za tumačenje situacije na mjestu prometnog delikta, osobito u traseološkom smislu. To obavezno mora utjecati na sadržaje institucionalnih i vaninstitucionalnih nastavnih planova o edukaciji pozornika i službenika u patroli. Mjere provjera i traganja poduzimaju se paralelno s osiguranjem mjesta prometnog delikta. Koji puta će biti potrebno osigurati dodatne snage.

Treći nivo traganja započinje eksploatacijom mjesta prometnog delikta tokom uviđaja (eventualno rekonstrukcije i kriminalističkog eksperimenta). Tokom provođenja uviđaja po prirodi stvari trebalo bi prikupiti najkvalitetnije podatke o vozaču i odbjeglom motornom vozilu dekodiranjem tragova i predmeta na mjestu uviđaja. Nerijetko će uviđaj trebati provesti uz sudjelovanje autotehničkog vještaka, autolimara i mehaničara, te situacijskog i dijagnostičkog vještaka za prometne delikte. Nalaze kao što su okviri fara, razbijena stakla s vozila (farovi, vjetrobriani), vanjski retrovizori, brisači, ukrasne lajsne s vozila, amblemi ili dijelovi amblema vozila, ukrasi branika, rat kape, kvake, antene i sl. mogu u traseološkom smislu najbolje interpretirati prometni stručnjaci različitih profila. Praktična iskustva pokazuju da koji puta ne treba čekati kraj uviđaja, nego na temelju najvažnijih podataka o motornom vozilu i vozaču poduzeti mjere traganja dok je uviđaj u toku. Pri tome su osnovne operativne mjere blokada i zasjeda, o kojima će biti nastavno riječi.

Četvrti nivo traganja specifičan je po tome, što se nerijetko odvija znatno nakon prometnog delikta, ako mjere prve intervencije i prvog zahvata policije nisu dale pozitivne rezultate. U ovoj etapi traganja stručnjaci različitih profila koji analiziraju i interpretiraju tragove i predmete u vezi s prometnim deliktom, bilo na licu mjesta (in situ) ili u laboratorijima, daju svoje nalaze i mišljenja, kao daljnje putokaze u mjerama traganja.

Reagirane na drugom, trećem i četvrtom nivou mora biti kontinuirani nastavak i proširenje mjera traganja na prvom nivou. Nezavisno o nivou (etapi) traganja, treba stalno vršiti selekciju i kategorizaciju raspoloživih podataka obzirom na njihovu pretpostavljenu točnost i korisnost u traganju. Pri tome veliku ulogu igra vrsta prometnog delikta i mjesta na kome se dogodio.

Tokom kontrole motornih vozila i vozača treba imati u vidu mogućnost da se vozač zamijenio s nekim od suputnika. Pošto takve osobe nisu krive za prometni delikt u pravilu ne pokazuju simptome straha i druge oblike ponašanja na temelju kojih bi ih se moglo povezati s prometnim deliktom.

Veliku pomoć kod svih oblika traganja mogu pružiti videokamere za nadzor odvijanja prometa na cestama, kao i brojne videokamere pravnih i fizičkih osoba.

4. 2. Podaci koji omogućavaju pravovremeno i uspješno traganje

1. Podaci na temelju dojava:

Građani i pravne osobe najčešće dojavljuju prometne delikte putem fiksnih ili mobilnih telefona, rjeđe neposrednom dojavom ili na neki drugi način. Nezavisno o tome da li je riječ o osobnoj dojavi li putem telefona od dojavitelja treba saznati što više podataka koji omogućavaju uspješno traganje za vozačem i motornim vozilom. U pravilu treba prikupiti slijedeće podatke:

O točnom mjestu ili približno točnom mjestu, vremenu i vrsti prometnog delikta.

Da li je dojavitelj očevidac, sudionik u prometnom deliktu ili je za nezgodu saznao na drugi način i koji, te u slučajevima posrednog saznanja (svjedoci po čuvenju) za prometni delikt i podatke u vezi s njim, treba po njemu postupiti.

Posebno su važni podaci o vrsti, tipu, tvorničkoj marki, boji, veličini i namjeni, te eventualno godini proizvodnje motornog vozila, vjerojatnom registarskom broju (oznake na registarskim tablicama), mjesnoj pripadnosti, smještaju volana osobitostima vozila, vrsti karoserije kod teretnih vozila (oblik i vrsta cerade npr.), vrsti i broju prikolice (zatvorena, otvorena), vrsti kotača i njihovom broju, vrsti i količini tereta, karakteristikama neuobičajenim za takvu vrstu motornog vozila, osobitim značajkama vozila kao što su oštećenja (vrsta i lokacija), antene, vanjski retrovizori, smještaj volana, likovi (figure) na hladnjaku, crteži, rezervni farovi i rezervni kotač, pretpostavljena ili vjerojatna oštećenja i drugi podaci koji sporno vozilo izdvajaju od drugih standardnih vozila. Oštećenja se mogu javiti u obliku prijeloma, prekida, ogrebotina, udubljenja, prskanja, pucanja, otrgnuća, cijepanja, savijanja, izvijanja pojedinih dijelova, razbijenih stakala i slično. Kada je riječ o oštećenjima treba što točnije utvrditi o kakvim oštećenjima se radi, na kojem dijelu vozila se nalaze, eventualno mehanizam nastanka itd. U prvu grupu podataka spadaju i podaci o pripadnosti vozila određenoj državi, da li je riječ o diplomatskim vozilima, natpisi na vozilima i njihov sadržaj i oblik itd. Ukoliko se raspolože s podacima o uzorku i profilu guma i oni spadaju u ovu kategoriju podataka, kao i eventualni popravci i nadogradnje na vozilu. Kada je riječ o vozilima koja su prevozila putnike u relevantne podatke spada i broj putnika, njihov spol, njihova dob, mjesta gdje su u vozilu sjedili i osobni opis. U relevantne podatke spadaju i podaci o prijevozu tereta (vrsta i na kojem dijelu vozila se nalazio).

Osobni opis vozača i putnika u vozilu (broj, spol, dob, rasa, vrsta odjeće, naočale, brkovi, brada, gdje su sjedili i slično). Ima li ili se pretpostavlja da ima ozlijeđenih osoba i na temelju čega, jesu li uočena odstupanja od normalnog ponašanja i kako su se manifestirala. Ukoliko ima ozlijeđenih osoba treba odmah obavijestiti zdravstvene ustanove i naznačiti o kojim bi se ozljedama moglo raditi.

Pravac bijega vozila, viđen ili pretpostavljen, te podaci o pretpostavljenom cilju puta. Smjer bijega motornog vozila može se saznati proučavanjem tragova motornog vozila i ostalih tragova i tekućina koje su iscurile iz odbjeglog motornog vozila.

Koji tragovi i predmeti su uočeni po dojavitelju i na temelju čega ih povezuje s prometnim deliktom?

Osobni podaci dojavitelja s točnom adresom prebivališta ili boravišta, kontakt telefon ili osobe.

Iz izvještaja o zaprimljenoj dojavi treba biti vidljivo jesu li dojavljeni podaci opaženi po dojavitelju ili trećim osobama i kojima (posredna saznanja). Preporučuje se dojavitelja upitati (taktički) s kojim stupnjem sigurnosti daje određene podatke. U pogledu točnosti opažanja treba imati u vidu da profesija svjedoka igra veliku ulogu. Treba saznati i uvjete pod kojima je dojavitelj opažao prometni delikt obzirom na njegove stadije (stadije koji je prethodio prometnom deliktu, stadij samog prometnog delikta i stadij neposredno iza toga). Ako je dojavitelj sudionik u prometnom deliktu treba zaključiti (na temelju uzbuđenosti, boje glasa i slično) u kakvom je psihičkom stanju u vrijeme dojave. Ako prometni delikt dojavljuje suputnik treba upitati gdje se u vrijeme delikta nalazio u vozilu i što je radio. Treba imati u vidu da su izjave osoba o broju registarskih tablica često netočne i da dolazi do inverzije brojeva. Isto tako, dolazi i do brojnih grešaka i pogrešnog nesvjesnog zaključivanja zbog premještanja prostorne lokalizacije i «uplitanja» ranijeg iskustva tzv. združene uspomene.

2. Podaci dobiveni od policajaca upućenih na mjesto prometne nezgode

Policajci upućeni na mjesto prometnog delikta trebaju provjeriti navode iz dojavě i ukoliko utvrde da se radi o prometnom deliktu dopuniti, raspoložive podatke. Mjere prve intervencije uniformirane policije osim osiguranja mjesta prometnog delikta i provizorne zaštite tragova i predmeta u vezi s prometnim deliktom obuhvaćaju i pregled mjesta prometnog delikta uz što manju izmjenu traseološke situacije i pronalaženje i zadržavanje svjedoka očevidaca, sudionika i drugih osoba koje mogu dati korisne podatke, i obavljanje razgovora s njima. U pravilu vizuelnim pregledom traseološkog makro stanja na mjestu prometnog delikta i prikupljenim obavijestima policajci upućeni na intervenciju mogu dati odgovore na sljedeća pitanja:

- 2.1. O smjeru bijega vozila. Zaključak se može izvesti po tragovima vožnje odbjeglog vozila, ako su vidljivi, kao i na temelju drugih indikatora kao što su otpali dijelovi, boja, blato s blatobrana i slično, te izjava osoba.
- 2.2. Podatke o odredištu na koje se uputio odbjegli vozač na temelju prikupljenih obavijesti.
- 2.3. Vrsti vozila na temelju tragova na kolniku, žrtvama, objektima, otpalim dijelovima i prikupljenim obavijestima.
- 2.4. O oštećenjima na vozilu (nalazi ili izjave osoba).
- 2.5. Tragovima koji se moraju nalaziti na vozilu na temelju nalaza na mjestu prometnog delikta itd.

3. Podaci prikupljeni tokom uviđaja

Tokom provođenja uviđaja očekuje se pronalaženje dodatnih tragova i predmeta u vezi s prometnim deliktom, osobito mikrotragova. Tragovi o kojima je riječ spadaju u prometnu kriminalističku traseologiju. Ona ima dvostruku funkciju: 1. da služi za utvrđivanje i razjašnjavanje uzroka, mehanizma i toka prometnog delikta i 2. omogućava otkrivanje (pronalaženje) i identifikaciju odbjeglog vozača i/ili motornog vozila. Prometna kriminalistička traseologija obuhvaća sve otisnute i utisnute tragove čiji je uzročnik vozilo. U prvom planu su tragovi motornih vozila. Pojam «tragovi vozila» obuhvaća tragove vožnje, kočenja, zanošenja, klizanja, kolizije i slično. Pri tome treba razlikovati trodimenzionalne (reljefne) i dvodimenzionalne (površinske) tragove, statičke i dinamičke, lokalne i periferne itd. Tragove u vezi s prometnim deliktom možemo podijeliti i na tragove forme u vidu otisaka i utisaka, tragove prenesene kontaktom i predmete prometnih delikata. Te tragove možemo klasificirati na nositelje tragova, prouzrokovalače tragova i same tragove. Sve tragove prometnog delikta treba podijeliti u tri sektora: 1. sektor djelovanja ili propuštanja sudionika prometnog delikta (tragovi vožnje, kočenja i sl.), 2. sektor nastanka prometnog delikta i 3. sektor zaustavljanja vozila. Svaka od navedenih faza prometnog delikta ima svoje specifične tragove. Tragovi u vezi s prometnim deliktom se mjesno i vremenski stvaraju po navedenim sektorima. Ti tragovi mogu biti, kako je navedeno statički i dinamički, pravilni ili deformirani. Njihovim dekodiranjem, često uz pomoć stručnjaka, dobivaju se korisni podaci za traganje za odbjeglim motornim vozilom. Tragove o kojima je riječ možemo klasificirati, kao i njihove nositelje prema

određenim cjelinama. Prvu cjelinu čine: vozilo koje je sudjelovalo u prometnom deliktu i drugi predmeti. Drugu cjelinu čine: tijelo, odjeća i obuća sudionika i tragovi na njima. Treću cjelinu čine: mjesto prometnog delikta (put, kolnički zastor, zid, kuće, živice, drveće, električni stupovi itd.). Ova klasifikacija je u uskoj vezi s mehanizmom nastanka prometnog delikta i temelji se na zakonima fizikalno-tehničke naravi. Tragovi mogu biti podobni ili nepodobni za identifikaciju, utvrđivanje grupne pripadnosti i utvrđivanje općeg karaktera prometnog delikta i pojedinih okolnosti kao što su: tragovi smjera vožnje, kočenja, vučenja, klizanja i sl.

Važna je i podjela tragova prometnog delikta prema dinamici njihovog nastanka. Oni su od značaja za misaonu rekonstrukciju prometnog delikta. Posebno su važni situacijski tragovi koji odražavaju poseban položaj te raspored tragova i predmeta prometnog delikta međusobno i prema okolini i omogućavaju izvođenja zaključka o načinu njihovog nastanka. Razlikuju se i jednokratni tragovi, tipični tragovi, tragovi na i pored kolnika, tragovi na vozilima.

Daljnji tragovi su tragovi na tijelu sudionika prometnog delikta koji su povezani s mehanizmom ozljeđivanja ili usmrćenja. Treba razlikovati tragove procesa viktimogeneze i procesa kriminogeneze. Tragovi ozljeda ukazuju na tok odvijanja prometnog delikta i povezani su s kontaktnim tragovima ili oštećenjima na vozilu i kolniku, a često su podobni za identifikaciju. Velik dio navedenih tragova su objekt ekspertiznog rada, što je neprovedivo kod poduzimanja mjera hitnog traganja za odbjeglih vozačem i motornim vozilom. To na strani ovlaštenih policijskih službenika koji su prvina mjestu prometnog delikta traži dobro poznavanje tragova u vezi s prometnim deliktima i načina njihove interpretacije.

Glavni zadatak uviđaja u našem slučaju je identifikacija i pronalaženje odbjeglog vozača i motornog vozila. Riječ je o osiguranju dostupnosti počinitelja koje se provodi njegovim otkrivanjem (identifikacijom), pronalaženjem i osiguranjem njegove prisutnosti. Cilj uviđaja primarno se postiže pregledom mjesta prometnog delikta i objekata na njemu. U toku uviđaja treba detaljno kriminalističko-tehnički pretražiti prostor prometnog delikta. Pretraga je bitan uvjet za pronalaženje tragova i dokaznih predmeta u vezi s vozačem i odbjeglih motornim vozilom. Pretraga može biti ograničena na dio prostora prometnog

delikta ili njegovu cjelinu. Za provođenje pretrage o kojoj je riječ, nužno je posjedovati stručna znanja i praktične vještine radi ostvarenja svrhe pretrage. Ova pretraga često zahtijeva timski rad i prilagodbu vanjskim nepovoljnim uvjetima uz nužnost hitnog postupanja i slično. Paralelno s provođenjem uviđaja treba prikupljati obavijesti od građana ili vršiti njihovo saslušanje.

4. 3. Organiziranje potrage (potjere)

Potruga (potjera) za odbjeglih vozačem i motornim vozilom je složena operativna akcija. Ona predstavlja skup međusobno povezanih i sinkroniziranih operativnih mjera i radnji policije. Koliki će se broj operativnih kadrova i koja tehnička sredstva angažirati u konkretnoj akciji, koliko organa policije će biti uključeno u akciju, koja će područja biti obuhvaćena akcijom itd. ovisi o težini i složenosti svakog konkretnog slučaja. Uporno, organizirano i efikasno traganje za odbjeglih vozačem i motornim vozilom je stalna obaveza svih ovlaštenih službenika policije. Potraga mora biti planirana, organizirana, pravovremena i sveobuhvatna. Opseg i temeljitost pripreme i plana potjere ovisi kako je istaknuto, o težini i složenosti slučaja zbog kojeg se potjera organizira. Što je kritični događaj bijega teži i složeniji, to pripreme i plan moraju biti opsežniji i razrađeniji, osim ako je riječ o situaciji koja ne dozvoljava nikakvo odlaganje (slučajevi terorizma na primjer). Protok vremena od časa bijega vozača i motornog vozila do započinjanja potrage (potjere) treba biti sveden na minimum. Svaki policijski organ treba imati za svoje područje stalan plan potrage (potjere) za odbjeglih vozačima i motornim vozilima. Planom trebaju biti predviđeni planski i organizirani zahvati koji se poduzimaju u takvim slučajevima. Ovisno o uvjetima i potrebama konkretne potrage neki planirani zahvati u konkretnom slučaju neće se izvoditi ili će se plan morati dopunjavati drugim posebnim zahvatima. Opći plan potrage (potjere) je složeni plan, koji se sastoji od više podplanova, kao što su: 1. plan blokade, 2. plan korištenja mjesta pogodnih za zaustavljanje motornog vozila (mjesto zasljedje), 3. plan korištenja automoto i pješććkih patrola i pozornika koji su u redovnoj službi, 4. plan korištenja specijalizirane potražne ekipe, 5. plan korištenja drugih policijskih organa, 6. plan pregleda i pretrage terena, 7. plan provjeravanja itd.

Kada se radi o potjeri velikih razmjera u koju se uključuje veliki broj policijskih organa i drugih organa, u okviru pripreme i izrade plana treba osigurati jedinstveno rukovođenje združenom akcijom, precizno razraditi i dogovoriti usklađeno i sinkronizirano poduzimanje operativnih radnji i mjera, razraditi i precizirati zadatke pojedinih operativnih grupa, a po potrebi razraditi plan akcije specijalnih jedinica. Ovisno o složenosti situacije, treba razraditi oblike i načine pružanja pomoći građana, a po potrebi osigurati i neposredno učešće građana u potjeri. Posebno treba predvidjeti i razraditi operativne radnje i mjere koje treba poduzimati u sklopu potjere (legitimiranje, pregled osoba i terena, te vozila i vozača, zasjede, prisмотрe, blokade, eventualno racije i sl.). Treba osigurati potrebna sredstva veze i planom razraditi režim njihovog korištenja. Naoružanje i opremu treba osigurati, kompletirati i angažirati u skladu s procjenom ugroženosti. Prema karakteristikama terena i drugim uvjetima treba osigurati u potjeri korištenje posebno dresiranih pasa tragača, kao i zaštitnih pasa siskusnim vodičima. Ako potjera obuhvaća šire područje treba koristiti potjeru iz zraka (helikopteri i mali avioni, bespilotne letjelice i sl.). Ako se potjera provodi na teško prohodnim terenima svaki učesnik potjere mora biti opremljen odgovarajućom odjećom i obućom.

Uspjeh potjere ovisi i od pravovremenog angažiranja potrebnog broja ovlaštenih policijskih službenika uz vođenje računa o njihovim profilima i stručnosti. Sve učesnike u potjeri treba pravovremeno obavijestiti i upoznati sa sigurnosnom procjenom, zadacima i ciljevima potjere, taktičkom orijentacijom i mjerama predostrožnosti kojih se svaki učesnik mora pridržavati. Za sve sudionike u potjeri treba odrediti vrijeme i način dolaska na mjesto izvršenja zadatka i vrijeme početka akcije. Treba utvrditi pojedinačni raspored svakog sudionika u potjeri, njihove konkretne zadatke, područja djelovanja i pravce kretanja, kao i načine međusobnog kontaktiranja, obavješćavanja, ispomoći i sinkronizacije rada.

4. 3. 1. Blokade

Blokada je složena operativno-represivna i operativno-taktička mjera i radnja kojom se oko blokiranog područja zatvaraju svi izlazni i ulazni putni pravci za promet vozila, sprječava ili ograničava napuštanje određenog prostora ili objekata, odnosno ulaz u njih (pristup). Ona se u pravilu provodi paralelno s drugim operativnim radnjama i mjerama. Cilj blokade u slučaju bijega vozača i motornog vozila je pronalaženje i

hvatanje odbjeglog vozača i vozila. Blokada se može provoditi u pravilu na otvorenim prostorima, u našem slučaju primarno na prostoru cestovnih mreža, ali objekt blokade koji puta mogu biti stambene i poslovne zgrade, skladišta, podzemne garaže i slično.

U vezi s temeljitošću i opsegom prethodnog pripremanja i planiranja blokade, u praksi razlikujemo dvije osnovne taktičke situacije: 1. iznenadnu situaciju kada treba munjevito reagirati i s blokadom započeti i sprovesti je što prije. Riječ je o situacijama kada zbog razloga hitnosti postupanja nisu moguće temeljite pripreme i 2. situaciju koja dopušta opsežnu prethodnu pripremu i detaljno razrađivanje plana provođenja blokade. U slučajevima bijega vozača i motornog vozila kod prometnih delikata riječ je u pravilu o situaciji navedenoj pod jedan.

U svakom policijskom organu moraju postojati stalni okvirni planovi za izvanredne i hitne situacije, pa tako i planovi u slučajevima bijega vozača s motornim vozilom. To mogu biti planovi blokade cijelog grada, naselja, cestovne mreže i slično. Uz izradu odgovarajućeg opisnog dijela plana blokade u preglednu kartu ili skicu treba unijeti sve važnije prostorne elemente. Detaljno razrađeni plan u slučajevima bijega vozača s motornim vozilom ima ogromno značenje i velike taktičke prednosti, jer omogućava stupanje u akciju neposrednih i posrednih sudionika u blokadi i poduzimanje potrebnih operativnih mjera i radnji, bez gubljenja vremena, brzopleitosti u radu i stihijnosti.

Kada konkretna situacija to traži i omogućava, ovisno o težini i složenosti svake situacije konkretnog slučaja i vremena, obavljaju se i "ad hoc" pripreme i planiranje, neposredno prije provođenja blokade. Riječ je o pripremanjima i planu za konkretni slučaj. Planove treba razraditi, a ljudstvo uvježbati, tako da svaki sudionik u blokadi, svaka operativna grupa ili ekipa unaprijed zna svoj raspored i zadatke. Temeljito poznavanje vlastitog područja vrlo je značajno za uspjeh blokade i sinkroniziranost akcije.

U pravilu blokada se postavlja iznenada i u vrijeme kada se može očekivati uspjeh u izvršavanju zadataka. Zato je potrebno čuvati tajnost blokade (službena tajna), osobito u smislu priprema i izlaska na teren. Ne smije se nepromišljenim postupcima tokom priprema i izlaska demaskirati blokadu. Prilikom planiranja blokade izlaznih pravaca cestovne mreže, valja voditi računa ne samo o glavnim nego i sporednim putovima i

pravcima. Oprema, oružje, pribor, prijevozna sredstva i druga tehnička sredstva moraju biti ispravna i tako smještena da se mogu u najkraćem vremenu uzeti i koristiti. Planove treba šifrirati i postupati prema internom propisanom režimu uzbunjivanja.

Kada je riječ o bijegu vozača i motornog vozila uz stalne planove blokada primjenjivat će se povremeno i "ad hoc" planovi blokade. Oni su uvjetovani konkretnom situacijom, težinom i složenosti slučaja i vremenom koje stoji na raspolaganju. U osnovi priprema svake blokade se svodi na: 1. prethodno izviđanje i proučavanje terena, ako je to u konkretnoj situaciji moguće i potrebno, 2. prikupljanje i sređivanje informacija i podataka od interesa za uspješno provođenje blokade, 3. procjenu ugroženosti i predviđanje mogućih iznenađenja i opasnosti, 4. poduzimanje posebnih mjera predostrožnosti u odnosu na građane i sudionike u blokadi, te u odnosu na osobe *vis-a-vis* kojih se blokada provodi, 5. pripremanje operativnih radnji i mjera koje treba poduzeti tokom provođenja blokade (legitimiranje, pregled osoba, vozila i prtljage, zadržavanje osoba, privremeno oduzimanje predmeta, lišenje slobode, preprata i slično), 6. planiranje načina suradnje sa susjednim policijskim i drugim organima, 7. planiranje ukupnog broja ovlaštenih policijskih službenika, 8. određivanje načina provođenja blokade i ponašanja unutar kruga blokade. U našem slučaju posebno su važne mjere kontrole i regulacije prometa, 9. određivanje mjera i radnji koje treba poduzeti nakon blokade.

Kada je riječ o blokadi u vezi s bijegom vozača i motornog vozila s mjesta prometnog (ili nekog drugog) delikta sadržaj blokade i način njenog provođenja odnosi se na prometnice na određenom području. Planom treba predvidjeti koliko prostora treba obuhvatiti blokadom (prometnice, dijelove naselja i slično). Plan blokade treba sadržavati sve moguće varijante i pod varijante u pogledu bijega ovisno o vrsti prometnog delikta, pravcu bijega, proteku vremena od časa prometnog delikta i slično. Planom treba obuhvatiti sve prometnice kojima bi se moglo kretati odbjeglo vozilo. Treba imati u vidu kvalitetu prometnice i godišnje doba kada se mogu koristiti. Temelj za izradu ovog plana treba biti specijalna topografska karta odgovarajućeg područja. Prometnice trebaju biti označene po vrsti kolničkog zastora s naznakom prohodnosti. Blokiranje cesta treba obuhvatiti i blokiranje ulaza i izlaza sporednih putova. Pod varijanta ovog plana je predviđanje prometnica za koje se pretpostavlja da će ih koristiti odbjegli vozač. To su slučajevi kada se ne raspolaže s dovoljnim brojem ovlaštenih policijskih službenika.

Prostor nam ne dozvoljava da se detaljnije elaboriraju pripreme za provođenje blokade i samo provođenje blokade.

4. 3. 2. Zasjeda

Zasjeda je tajna operativna mjera policije koja se poduzima radi otkrivanja i hvatanja počinitelja krivičnih djela. U osnovi zasjede je tajni ili prikriveni (maskirani) raspored ovlaštenih policijskih službenika na mjestima za koja se pretpostavlja da će njima proći počinitelj krivičnog djela koga je moguće iznenada uhvatiti obzirom na konkretne mjesne prilike i okolnosti. Ona je organizirana operativno-taktička mjera tajnog osmatranja i nadziranja određenog prostora ili objekata radi otkrivanja i hvatanja počinitelja krivičnih djela, sprečavanja realizacije planiranih krivičnih djela ili utvrđivanja nekih drugih činjenica važnih za policiju.

Kao i kod blokade treba provesti pripreme i planove za provođenje zasjede. Plan treba obuhvatiti popis mjesta pogodnih za postavljanje zasjede. I on treba imati više podvarijanti obzirom na moguće pravce bijega. Mjesta zaustavljanja (blokadni punktovi) trebaju biti tako odabrana da je prisutan moment iznenađenja, a da se istovremeno ne dovede u pitanje sigurnost odvijanja prometa, odnosno njegovo neometano odvijanje. Zasjeda ne smije biti prerano uočljiva. Planom treba predvidjeti i slučajeve kada se vozač s motornim vozilom neće zaustaviti na propisani znak nego nastavlja s vožnjom. U takvim slučajevima, ako je moguće treba uslijediti neposredan progon (potjera) koji također treba planirati.

Ostvarenje plana zasjede ovisi o vrsti prometnog delikta, proteku vremena od saznanja za isti, vrsti vozila koje je u bijegu, vremenskim uvjetima i uvjetima vidljivosti i slično. Ovlašteni policijski službenici trebaju biti oprezni prilikom zaustavljanja motornih vozila i prilaženja vozilima. Oni trebaju pažljivo promatrati ponašanje vozača i suputnika, ako ih ima, osobito njihove ruke, koje bi trebale biti u vidnom polju policijskih službenika. Nikada se ne smije okretati leđa motornom vozilu i vozaču. Pažnja ne smije nikada popustiti. Problem, osobito noću, u praksi predstavljaju vozila koja imaju tako zatamnjena stakla da se u vozilu ne vidi ništa. Trebalo bi zakonski regulirati postotak dopuštenog zatamnjivanja stakla npr. do 25%. Zasjede se mogu postaviti kod auto mehaničkih radionica ili auto-limara ili lakirera ovisno o podacima o oštećenju vozila, na mjestima za odlaganje havariranih vozila i slično.

Treba razlikovati tzv. obične zasjede i dubinske zasjede. Obične zasjede prakticiraju se kada se očekuje manji broj osoba ili samo jedna. Raspored policijskih službenika ovisi od okolnosti konkretnog slučaja, ali se većinom obavlja u jednoj liniji. Kriminalistička praksa pokazuje da je manji broj policijskih službenika u zasjedi prikladniji i efikasniji od prevelikog broja. Glomazan sastav samo prividno ostavlja dojam o nadmoćnosti, a zapravo kao takav u sebi krije određene opasnosti kao što su nekoordinirano djelovanje, veća mogućnost demaksiranja zasjede uslijed nesmotrenosti članova zasjede i inače veća mogućnost činjenja grešaka. Dubinske zasjede su one u kojima sudjeluje više policijskih službenika raspoređenih u obliku potkove ili kvadrata bez jedne stranice. Svaki policijski službenik mora unaprijed znati svoju ulogu u zasjedi npr. tko zaustavlja vozilo i vozača, tko eventualno razoružava osobe, legitimira, vezuje i slično. Osobito treba dobro zapamtiti i uvježbati dogovorene znakove (signale). Ukoliko se očekuje dolazak opasne osobe, spremne na sve, treba izabrati takvo mjesto i takav raspored policijskih službenika koji onemogućava efikasan otpor i/ili bijeg. Ovlaštene policijske službenike treba tako rasporediti da se dobiva dojam da ih je više od stvarnog broja. Trajanje zasjede se u pravilu ne može unaprijed predvidjeti, kao ni blokade. Ona može trajati danima. Zasjeda i blokada obustavljaju se kada je potpuno izvršen zadatak (cilj) zbog kojeg su poduzete, kada to naredi nadležni rukovodilac ili kada dođe do dekonspiracije. U ovom potonjem slučaju stvar je taktičke ocjene policijskih službenika da li će zasjedu sami napustiti ili će čekati odluku pretpostavljenih. Nije isključeno da se na istom mjestu u dogledno vrijeme ponovo postavi zasjeda, pa treba čuvati tajnost toga mjesta.

Kada se zasjeda postavlja na raskršću, obično se postavlja na dva ugla dvije ceste tako da svi pravci budu u vidokrugu i pod nadzorom, a sudionici u zasjedi zaklonjeni. Ako zasjedu čine dva ovlaštena policijska službenika, ona se postavlja samo najednom uglu, a ako je riječ o četiri službenika, onda se dvojica postavljaju na jednom, a dvojica na drugom uglu raskršća i to u sigurnom zaklonu. Kada se zasjeda postavlja na cesti, stazi i slično, sudionici zasjede mogu biti na jednoj strani na međusobnom rastojanju i okrenuti u pravcu od kuda se očekuje nailazak motornog vozila ili osoba zbog kojih je zasjeda i postavljena ili mogu biti raspoređeni naizmjenice jedan s jedne drugi s druge strane. Noćne zasjede u brdovitim predjelima treba postavljati na onim mjestima preko kojih se mora proći ili postoji vjerojatnost da će vozač s motornim vozilom upravo tuda proći.

Stalno treba imati u vidu da su blokade i zasjede operativne policijske mjere koje u pravilu uznemiruju ili inkomodiraju građane. Zato uvijek treba nastojati njihove negativne efekte svesti na najmanju moguću mjeru.

4. 3. 3. Korištenje pozornika i patrola

Treba izraditi i planove za korištenje pozornika i patrola koji se nalaze u redovnoj službi u času saznanja za bijeg vozača s motornim vozilom. Operativno dežurstvo mora imati ažuran i točan uvid gdje se u određeno vrijeme nalaze pozornici i patrole. Uloga ovih ovlaštenih policijskih službenika je osobito važna u poduzimanju mjera traganja kada potraga započinje i obavlja se noću. I ovaj plan treba sadržavati pod varijante koje se temelje na broju raspoloživih ovlaštenih policijskih službenika u danom trenutku, njihovim stručnim profilima i stručnosti.

4. 3. 4. Plan korištenja drugih policijskih organa

Ovim planom treba predvidjeti angažiranje i uključivanje u potragu drugih policijskih organa, osobito onih s kojima graniči organ koji organizira potragu. Treba uskladiti planove i provjeravati njihovu usklađenost. Neposredni povremeni kontakti su imperativ. Preporučuje se održavanje zajedničkih periodičkih sastanaka u svrhu usklađivanja planova.

4. 3. 5. Plan korištenja specijalnih ekipa

Ovim planom predviđa se upotreba ovlaštenih policijskih službenika raspoređenih u posebne pokretne potražne ekipe. To su ad hoc ekipe. Broj ekipa i njihova tehnička opremljenost ovisi od okolnosti svakog konkretnog slučaja. Neophodno je potrebno da te ekipe, uz ostalo, budu opremljene potrebnom opremom za sigurno zaustavljanje vozila. Pod varijante ovog plana trebaju predvidjeti okupljanje što većeg broja policijskih službenika u što kraćem vremenskom roku. Planom treba predvidjeti uloge i zadatke svakog člana ekipe. Traži se elastičnost pri izradi plana i njegovoj primjeni. Preporučuje se da u ekipi bude barem jedan ovlašten službenik prometne policije, koji uz ostalo ima i vidljiva obilježja pripadnosti prometnoj policiji. Ovom varijantom temeljnog plana povećava se broj vozila koja se mogu koristiti kod traganja.

4. 3. 6. Plan pretrage terena

Ovim planom treba predvidjeti plansko i sistematsko pretraživanje terena obuhvaćenog blokadom. Nerijetko vozači samovoljno isključe motorno vozilo iz prometa i negdje ga sakriju ili neprimjetno parkiraju. Ovim planom treba predvidjeti provjere na otvorenom prostoru osobito garaža (javnih i privatnih) parkirališta itd.

4. 3. 7. Plan provjeravanja

U ovom planu treba se nalaziti popis svih remontnih i servisnih autoradionica, popis obrtnika koji servisiraju i popravljaju motorna vozila (automehaničari, autolimari, autolakireri, autoelektričari i slično). U njega spada i popis prodavaonica auto dijelova, boja i lakova itd. U planu se mora nalaziti ažuran popis hotelskih i javnih garaža, parkirališnih prostora, automobilskih otpada i slično. U navedenim objektima odmah po dojavi o prometnom deliktu s bijegom vozača i motornog vozila, treba izvršiti odgovarajuće provjere, posebno u postojećim evidencijama u policiji i drugima, ali i kasnije, u skladu s raspoloživim podacima o prometnoj nezgodi.

4. 3. 8. Potraga (potjera) za odbjelim vozačem i motornim vozilom

Prvi dio potrage treba započeti odmah po saznanju za prometni delikt s bijegom vozača i motornog vozila. Ovaj dio potrage često karakterizira okolnost da su podaci o motornom vozilu, putnicima u njemu, pravcu bijega, eventualnim oštećenjima, opisu vozača i slično nepotpuni i nedostatni za uspješno traganje. Ovaj dio potrage započinje blokadom prometnica, postavljanjem zasjeda uz aktiviranje svih trenutno raspoloživih snaga i sredstava. Pri tome, uvijek treba imati u vidu činjenicu da vozači koji su u bijegu iz raznoraznih razloga znaju ostati na području obuhvaćenim blokadom. Nerijetko nastoje probiti blokadu noću.

Fond raspoloživih podataka treba stalno dopunjavati tokom potrage. Uspješnost provođenja ovog dijela potrage ovisi o elastičnosti u primjeni postojećih planova i racionalnosti upotrebe raspoloživog ljudstva i sredstava. Varijante u provođenju potrage moraju se temeljiti na realno postavljenim verzijama. Uvijek treba imati u vidu stvarno stanje i realne mogućnosti. Treba tražiti najdjelotvornija i

najekonomičnija rješenja. Preporuča se da jedna auto patrola «češlja» teren. Kretanje te patrole treba biti onakvo, kakvo je i u redovnom obavljanju službe. Da bi traganje od početka bilo uspješno, treba sve sudionike u traganju od samog početka detaljno upoznati sa svim relevantnim podacima potrebnim za uspješno traganje. Sve podatke treba čuvati kao službenu tajnu. Ako se sumnja da bjegunac ili bjegunci prisluškuju policijske radio veze trebalo bi unaprijed dogovoriti šifriranu komunikaciju. Treba imati u vidu da i druge neovlaštene osobe mogu čuti policijski razgovor npr. radioamateri, novinari i slično i u nekim situacijama dojaviti bjeguncu planirane mjere policije ili one koje su u toku. Treba postupati sistematski i dosljedno i nikada se ne smije polaziti od pretpostavke da je vozilo već «sigurno» napustilo blokirano područje.

Drugi dio potrage započinje ako mjere i radnje u prvom dijelu potrage nisu dale pozitivne rezultate. I tu se obavlja pretraga terena koji je još uvijek blokiran, pri čemu intenzitet blokade ne smije ni u kojem slučaju oslabiti. U ovom dijelu u potragu se uključuju novi policijski ovlašteni službenici tzv. «svježe snage», a zamjenjuju dotadašnji. Važan preduvjet za ovaj dio potrage jest, da se novi službenici detaljno upoznaju s do tog časa, poduzetim mjerama i radnjama i raspoloživim podacima. U ovom dijelu potrage u pravilu se raspolaže s potpunijim podacima. Razmjer prvog i drugog dijela potrage ovisi i o geografskim karakteristikama prostora na kome se vrši potraga, posebno konfiguraciji (topografski uvjeti) terena, vrsti prometnica, vrsti vozila koje je u bijegu i slično. Drugi dio potrage u pravilu se sastoji u realizaciji plana provjeravanja. Sva provjeravanja treba provoditi sinkronizirano.

4. 3. 8. 1. Neki empirijski pokazatelji traganja za odbjeglom vozačem i vozilom

Kao primjer rada policije na otkrivanju odbjeglih vozača i vozila sa mjesta događaja, za ovaj rad poslužiće uzorak dobijen na području Kantona Sarajevo. Kroz ovaj primjer biće prikazane mjere i radnje koje su poduzeli pripadnici policije na otkrivanju vozača i vozila, kao i poteškoće sa kojima su se susretali. Kao vremensko određenje posmatranja pojave uzet je period od 2002. – 2004. godina

Tabela 1.

Saobraćajne nezgode sa posljedicama za period 2002 – 2004. godina.

Godina	Ukupan broj nezgoda	Nezgode sa poginulim licima	Nezgode sa težim tjelesnim povrijedenim	Nezgode sa lakše povrijedenim	Broj nezgoda sa materijalno	Broj poginulih lica	Broj teže povrijedenih lica	Broj lakše povrijedenih lica
2002.	6017	17	260	606	5134	19	291	792
2003.	6120	30	236	630	5224	32	280	924
2004.	6355	23	253	651	5452	23	289	903
Ukupno	18492	70	749	1887	15810	67	860	2619

Tabela 2.

Pregled saobraćajnih nezgoda po NN izvršiocu

Godina	Ukupan broj nezgoda sa NN izvršiocem	Broj otkrivenih izvršilaca	Broj neotkrivenih izvršilaca
2002.	14	5	9
2003.	7	4	3
2004.	18	9	9
Ukupno:	39	18	21

Od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda, kada se pogledaju zbimi podaci, svega je 0, 21% saobraćajnih nezgoda sa nepoznatim počinioem. U odnosu na ukupan broj saobraćajnih nezgoda sa nepoznatim počinioemima u 46, 2% slučajeva počinilac je otkriven, dok je u 53, 8% slučajeva počinilac ostao nepoznat. najveći procenat otkrivenosti je u 2003. godini koji prelazi 50%, ali značajno je pogledati da je svega sedam saobraćajnih nezgoda sa nepoznatim počinioem bilo u navedenoj godini. Isto tako, procenat od 50% otkrivenosti prikazan je u 2004. godini u kojoj je bilo i najviše saobraćajnih nezgoda sa nepoznatim počinioem, dok je najmanji procenat (ispod 50%) otkrivenosti u 2002. godini. Kada se dalje analiziraju navedeni statistički podaci, vidi se da je u 2004. i ukupan broj saobraćajnih nezgoda bio veći nego u prethodne dvije godine, ali i to da je u 2002. godini bio manji broj ukupnih saobraćajnih nezgoda u odnosu na 2003., ali je bio veći broj saobraćajnih nezgoda sa nepoznatim počinioem.

U intervjuu koji je obavljen sa zaposlenim u Policijskoj stanici za bezbjednost saobraćaja MUP-a Kantona Sarajevo, a u odnosu na bijeg vozača sa lica mjesta, najčešće preduzimana mjera i radnja traganja za vozačem i vozilom koji je pobjegao sa mjesta događaja je operativna provjera i kontrola. Temelji za primjenu navedenih operativnih mjera i radnji su: izjave svjedoka i izjave žrtve, te tragovi sa mjesta događaja.

Međutim, policija u sprovođenju operativnih provjera i kontrola nailazi i na niz poteškoća. Najveću poteškoću predstavlja prenos vlasništva nad motornim vozilom. Naime, prodaja motornog vozila i kasnije upravljanje motornim vozilom uz mogućnost daljnje prodaje na punomoć, dosta otežava utvrđivanje krajnjeg lica koje je upravljalo motornim vozilom u momentu saobraćajne nezgode. Na primjer: Kada se na osnovu izjave svjedoka dobije registarski broj motornog vozila, preko evidencija vozača i vozila utvrđuje se vlasnik. Tada se operativnim provjerama i kontrolom odmotava lanac upravljanja i vlasništva nad motornim vozilom. U jednom slučaju bilo je neophodno čak provjeriti devet prethodnih vlasnika vozila koji su vozili uz punomoć, dok se nije došlo do krajnjeg vlasnika koji je upravljao motornim vozilom. Međutim, policija dolazi pred zid u onom trenutku kada poslednji vlasnik izjavi da je dan ili dva prije prodao vozilo nekome pripadniku romske nacionalnosti (što nije rijedak slučaj) na autopijaci, i da mu ne zna podatke. Takođe, poteškoće stvara i još neustrojeno postojanje jedinstvene baze podataka vozača i vozila. Takođe, problem je kada u saobraćajnoj nezgodi učestvuje vozilo iz drugog kantona ili entiteta. Tada se odmah ne mogu izvršiti provjere podataka o vozilu ili vozaču, već je policija upućena na saradnju sa MUP-ovima drugih kantona ili entiteta. Tako je u 2004. godini saradnja bila neophodna u četiri slučaja sa MUP-om Tuzlanskog Kantona. Razmjena podataka obavljala se depešama ili telefonom, ako je riječ o hitnim slučajevima. U sprovođenju daljnjih mjera na otkrivanju vozača i vozila, prema izjavama policajaca, podaci o zabilježenom cijelom registarskom broju automobila znače i 99% uspjeha u otkrivanju i pronalaženju vozača i vozila. U tom slučaju vozač se privodi ili dovodi u službene prostorije, daje izjavu o samim okolnostima saobraćajne nezgode i razlozima zašto se udaljio sa mjesta događaja, dok se vozilo fotografiše i kriminalističko-tehnički se obrađuje.

Sljedeći problem koji se nameće policiji jeste prepoznavanje vrste, tipa i boje vozila od strane svjedoka, ali i djelimičnog registarskog broja (npr. zpmćena samo prva tri broja). Tada, se vrše provjere i kontrole više vozila koji odgovaraju navedenom opisu, a koji u svojim registarskim oznakama

ima navedena tri broja. Međutim, opet se javlja problem još neustanovljene jedinstvene baze podataka, jer postoji mogućnost da je i takvo vozilo iz drugog kantona ili entiteta. U toj situaciji pri vršenju provjera moraju se analizirati i svi dosjei o vozilima. Na primjer: Karakterističan slučaj zabilježen je kada je povrijeđen pješak, u tom slučaju relevantni podaci o vozilu su jedino bili da je riječ o golfu, crvene boje sa tri prva početna broja registarskih oznaka. Provjerom evidencije vozača i vozila na području Kantona Sarajevo utvrđeno je da postoji deset takvih vozila, te je daljnjom operativnom provjerom i kriminalističkom kontrolom vozač pronađen i priveden u službene prostorije.

Naročitu prepreku u traganju za NN vozačima predstavljaju vozila SFOR-a/EUFOR-a ili drugih vozila sa međunarodnim imunitetom. Policija u tom slučaju ne može preduzimati nikakve zakonske mjere prema vozačima tih vozila, jer posjeduju diplomatski imunitet. Vozači takvih vozila jedino su dužni da policiji daju svoje ime i prezime. Takav jedan slučaj zabilježen je u Kantonu Sarajevo u 2004. godini. Postupak policije u takvim slučajevima je sljedeći: Pismenim putem policija šalje zahtjev SFOR-u/EUFOR-u da vozač da izjavu, koju SFOR/EUFOR vraća. Takva izjava naziva se "dobrovoljna izjava" koja se kasnije upućuje tužilaštvu, gdje policija završava svoj dio posla, te daljnji teret obrade prelazi na tužilaštvo.

Isto tako, jedan od problema proizvode nelegalne autolimarske i autolakirerske radione. Još od prije rata legalno registrovane takve radione imale su obavezu da bilježe sve zahvate koji su rađeni na vozilima i da registruju vozila koja su radili, pa čak i vrste zahvata. Međutim, danas je slaba kontrola takvih radiona, te je veliki broj nelegalnih radiona koje otežavaju obavljanje posla policiji. S obzirom da je riječ o mogućem prikrivanju krivičnog djela ili pomaganju nakon izvršenog krivičnog djela, nadležni inspekcijски organi u saradnji sa policijskim organima morali bi ovaj oblik zanimanja i samostalne djelatnosti da dovedu u red i disciplinu.

Jedan od nerasvjetljenih slučajeva karakterističan je i po tome što se odigrao u rano jutro, oko 05:30h, u uslovima slabe vidljivosti, bez prisustva svjedoka, i ikakvih tragova koji bi uputili na vrstu i tip vozila, kada su teže povrijeđena dva pješaka. U tom slučaju policija ni do danas nije otkrila počinioca

4. 3. 9. Prinudno zaustavljanje motornog vozila

Poseban problem predstavlja zaustavljanje motornih vozila. Način zaustavljanja uz ostalo ovisi od sistema tehničkog uređenja prometa. Opći uvjeti primjene ove mjere ovise od cilja koji se želi postići. S tog naslova razlikujemo: 1. Zaustavljanje motornih vozila i kontrolu putnika bez upotrebe prepreka i drugih prinudnih sredstava. Ovaj tip zaustavljanja se svakodnevno primjenjuje u policijskoj praksi. Zaustavljanje se vrši davanjem propisanih znakova. 2. Prinudno zaustavljanje motornih vozila upotrebom odgovarajućih sredstava. Može se raditi o zaustavljanju motornih vozila u cilju onesposobljavanja za daljnje kretanje i zaustavljanju postavljanjem prepreka kojima se onemogućava daljnje kretanje motornog vozila. Prepreke moraju biti dovoljno vidljive i neprijelazne za motorna vozila koja treba zaustaviti. Svi uređaji za prisilno zaustavljanje motornih vozila moraju se koristiti uz upotrebu mjera upozorenja. Nikada se ne smije dovoditi u opasnost život i sigurnost vozača motornih vozila i drugih sudionika u prometu na cestama. Uvijek treba polaziti od procjene konkretne situacije. U naredbi treba predvidjeti izvršioce, vrstu prinudnog zaustavljanja, dio prometnice gdje će se izvršiti prinudno zaustavljanje, vrijeme, sredstva, ponašanje u slučaju promjene uvjeta prometa i slično. Prepreke se mogu postavljati na svim cestama bez obzira na vrstu podloge. Sredstva za onesposobljavanje vozila npr. podloge o koje su usađeni šiljci koji se prolaskom pneumatika zabadaju u njih i tako sprečavaju normalno kretanje motornog vozila, nisu u potpunosti podesna za svaku cestu. Njihova upotreba primarno je namijenjena cestama sa suvremenim kolovozom. Ti uređaji spadaju u sredstva policijske prinude. U skladu s uvjetima ceste moraju se odrediti i sredstva za izvršenje prinude. Svakako da se mora raditi o težem prometnom deliktu da bi došlo do primjene uređaja za prisilno zaustavljanje motornih vozila.

Važnu ulogu za postavljanje prepreka igra izbor mjesta. To je složen problem, makar na prvi pogled izgleda jednostavan. Sredstva za prisilno zaustavljanje motornog vozila treba postaviti na pravo mjesto i pregledan dio ceste. Važnu ulogu igraju uvjeti prometa (npr. gustoća prometa), stanje i osobine ceste, vrijeme zaustavljanja, doba dana, vremenski uvjeti i sl. Sam postupak zaustavljanja je glavni dio zadatka o kome je riječ. Riječ je o završnoj operaciji, koja u osnovi obuhvaća: 1. mjere za osiguranje sigurnosti sudionika u prometu, 2. mjere i radnje

za uspješno zaustavljanje motornog vozila i 3. mjere za zaštitu policajaca i eventualno nasilno savladavanje otpora kriminalaca. U pravilu ispred uređaja za prisilno zaustavljanje motornih vozila treba postaviti prometne znakove npr. «opasnost na cesti», «ograničenje brzine» i «obavezno zaustavljanje. Uvjeti prisilnog zaustavljanja u pravilu propisani su u zakonu o sigurnosti prometa na cestama. Prostor ne dozvoljava detaljniju elaboraciju načina postavljanja prepreka. Svakako da treba voditi računa o odvijanju prometa (propuštanju vozila). Dobro je uz stalne planove blokada priložiti skice i fotografije potencijalnih mjesta za prisilno zaustavljanje. Podaci u planovima, skicama i fotografijama moraju biti ažurni.

U vrijeme vršenja kontrole u skladu s načelom podjele rada svaki policajac mora znati što mora raditi, koji je njegov dio posla. Normalno da su dužni jedni drugima pružati pomoć. Obično razlikujemo policajce: 1. koji zaustavljaju motorna vozila, 2. koji osiguravaju akciju od mogućih napada i čuvaju zadržane osobe, 3. koji rukuju sredstvima prisilnog zaustavljanja i 4. koji vrše kontrolu. Nakon što je vozilo zaustavljeno i kada se pristupa kontroli treba voditi računa o mjerama sigurnosti (mjere opreza). Ako se očekuje susret s opasnim kriminalcima razlikujemo dvije moguće situacije: 1. kada imamo djelomične informacije o motornom vozilu u kojem se nalaze takve osobe i 2. kada se ne raspolaže nikakvim informacijama o tome. U ovom potonjem slučaju su sva motorna vozila pod sumnjom. Pretragu vozila i kontrolu prtljage (kada je to potrebno), najbolje je vršiti na način kako se to radi na graničnim prijelazima.

4. 3. 10. Prikupljanje obavijesti od osoba

Primarno je riječ o svjedocima očevicima (ako ih je bilo) i svjedocima po čuvenju. Točnost i preciznost iskaza svjedoka ovisi od brojnih psihofizičkih faktora, iskustva i nivoa stručnosti u vezi poznavanja motornih vozila i vožnje, prometnih pravila, od stanja osjetila, starosti, spola, stupnja preglednosti s mjesta s kojeg je svjedok promatrao (treba pokazati mjesto), stupnja i uvjeta vidljivosti, a koji puta i čujnosti, brzine odvijanja događaja (zbivanja), da li je svjedok promatrao cijeli tok prometnog delikta ili njegov dio, stupnja koncentracije, eventualnog utjecaja alkohola ili droga ili nekih drugih stanja (umor, viroza, hipoglikemija, glad i slično). Stupanj pažnje s kojim je svjedok promatrao konkretni događaj i bijeg motornog vozila i vozača teško je

utvrditi. Koji puta treba voditi računa i o eventualnom interesu svjedoka da da lažni iskaz ili da pasivno laže, tj. prešućuje relevantne činjenice. Specifičan svjedok je sudionik u prometnom deliktu koji može biti u statusu oštećenog. Točnost njegovog iskaza ovisi od težine eventualnih ozljeda, pretrpljenog straha, šoka i uopće zdravstvenog stanja nakon prometnog delikta.

Kod bijega vozača i motornog vozila nakon prometnog delikta ulogu igraju: a) osobitost predmeta opažanja, b) posebnost ambijenta, c) svojstva osoba koje daju iskaz, d) pripadnost određenom stereotipu, e) relacijska komponenta, f) modaliteti razgovora i g) ostali faktori. Od navedenih faktora posebnu ulogu igraju osobine, stanja i svojstva osobe koja daje iskaz, trajne i privremene prirode, dob, spol, psihofizičko stanje, aktualno stanje, zanimanje, stupanj obrazovanja, porijeklo, uloga u prometnom deliktu, koji puta vjerska pripadnost i slično. Voditelj razgovora mora dobro poznavati strukturu, morfologiju i traseološke aspekte prometnog delikta. Stalno treba imati u vidu da su svjedoci vrlo heterogena skupina personalnih izvora informacija. Obično je riječ o neformalnom razgovoru, koji se mora odvijati po pravilima kriminalističke i forenzičke psihologije o iskazima osoba. Dobivena saznanja imaju primarno svojstvo od operativne dokazne obavijesti.

U ovom radu govori se o obavijesnom razgovoru, a ne ispitivanju svjedoka. Riječ je o dva temeljito različita procesa. Razgovor je proces prikupljanja informacija putem konverzacije između dvoje ili više ljudi, u pravilu oči u oči. Cilj je prikupljanje što više raspoloživih relevantnih informacija, koje su do časa obavljanja razgovora latentne. Ispitivanje ima za cilj da se krivca navede na priznanje. Razgovor je nesugestivan proces. Voditelj razgovora ne smije kontaminirati informacije svojim izravnim doprinosom. On mora biti nepristran i profesionalan. Teret utvrđivanja istine pada na voditelja razgovora, koji se mora fokusirati na objektivnu stvarnost. Obavijesnom razgovoru, koji ima svoju strukturu, treba pristupiti kada su prikupljene elementarne informacije o prometnom deliktu. Razgovor mora zadržati svoj slobodni ne optužujući tok i ne smije se usmjeravati. Voditelj razgovora govori oko 5% vremena, a svjedok 95%. Razgovor se može voditi na različitim lokacijama. Stručno znanje i iskustvo policajaca koji obavljaju razgovor igraju veliku ulogu i determiniraju opseg i kvalitetu svjedokova iskaza. Pri tome treba imati

u vidu da karakter konkretnog prometnog delikta i bijeg vozača s motornim vozilom utječu na spoznajni proces svjedoka i kasniju reprodukciju opaženih i memoriranih sadržaja.

Kada je riječ o bijegu vozača i motornog vozila kod prometnog delikta mjesto obavljanja razgovora u pravilu nije pogodno. Obično je riječ o otvorenim prostorima (prometnicama) gdje može biti jak prometni tok uz prateću buku. Zato se za obavljanje razgovora preporučuje službeno vozilo. Ipak, iskaz dan na mjestu prometnog delikta, ako je uzet lege artis ima veliku vrijednost, jer to mjesto djeluje na prisjećanje svjedoka asocijativno i rekonstruktivno i sjećanja su još svježija. U pravilu treba utvrditi gdje se svjedok nalazio kada je opazao tj. s kojeg je mjesta promatrao prometni delikt i bijeg vozača i motornog vozila, da li je bio sam ili u društvu, s kim i što su tog časa radili itd. Važno je utvrditi, makar približno, koliko je bilo rastojanje u metrima od stajališta svjedoka do mjesta prometnog delikta. Nadalje, da li je svjedok bio u pokretu ili mirovanju (dinamici ili statici), da li je išao pješice ili se nalazio u vozilu. Ako se nalazio u vozilu gdje je sjedio, što je radio, kakva je bila vidljivost iz vozila, od kuda je dolazio i kuda je smjerao, kamo je bio usmjeren njegov pogled, da li mu je što odvrtilo pažnju i koliko dugo itd. Važno je utvrditi i što je svjedok prvo opazio i što je radio odbjegli vozač poslije prometnog delikta. Informacije dobivene od svjedoka mogu se uspješno koristiti kasnije u toku uviđaja. Uočeno je da svjedoci očevici rijetko zapažaju sve faze prometnog delikta. Oni ne zahvaćaju čitav uzročno-posljedični kompleks, ali se pri tome čvrsto drže svog pogrešnog opažanja.

Iz do sada navedenog proizlazi da je važno pridržavati se elemenata tehnike prikupljanja obavijesti od svjedoka. Nastavno ukazujemo na neke od njih. Važan je način pristupanja i predstavljanja policijskog službenika. Svjedoku treba ukazati na ulogu sadržaja iskaza za utvrđivanje istine i razjašnjavanje slučaja. Nakon toga svjedoka treba zamoliti da kaže sve što zna o bijegu vozača i motornog vozila. Pri tome je važno doznati od kuda mu je poznato ono o čemu iskazuje (*causa scientiae*). Ako je moguće treba utvrditi s kojim oblikom pažnje je svjedoka zapažao (svim osjetilima!). Pitanja treba postavljati polazeći od općih ka posebnim. Svjedoka treba stimulirati da iskazuje. Kada svjedok kaže da se ne može sjetiti određene činjenice koja je relevantna za postupak to ne treba tumačiti isključivo tako, da ona nije opservirana i pohranjena u memoriji, nego da to može značiti da nije

pronađen odgovarajući «ključ za prisjećanje». Koji puta je potrebno promijeniti perspektivu prisjećanja npr. preformuliranjem pitanja tzv. inverzija pitanja. Stalno treba imati u vidu da je prisjećanje spoznajni akt koji traži koncentraciju.

4. 3. 11. Tragovi i predmeti koji omogućavaju uspješno traganje

Na fiksnim preprekama, kolniku, bankini i prostoru uz prometnicu mogu se naći brojni tragovi koji omogućavaju uspješno traganje za odbjeglih vozačem i motornim vozilom. To mogu biti tragovi (ostaci) boje i laka s odbjelog vozila, koji uz ostalu upućuju na oblik i lokaciju oštećenja. Na podlozi, tijelu i odjeći žrtve mogu ostati tragovi guma, obris fara, hladnjaka, blatobrana, branika, vanjskog retrovizora i sl. Često se nađu i brojni otpali i otkinuti dijelovi s odbjelog vozila, koji mogu uputiti na vrstu vozila, tip vozila, proizvođača i slično. Na osnovi tragova pneumatika može se utvrditi koja je veličina pneumatika, od kojeg je proizvođača, kojoj vrsti vozila pripada pneumatik, oštećenja na pneumatiku itd. Na osnovi pronađenog stanja na licu mjesta može se zaključiti koji i kakvi tragovi i oštećenja su mogli ostati na odbjeglom vozilu.

4. 3. 12. Pronalaženje sumnjivog motornog vozila

Kada se pronađe ili zaustavi sumnjivo motorno vozilo treba ga izdvojiti iz prometa i osigurati vozilo i vozača. Na vozilu nakon vizuelnog pregleda u slučaju osnova sumnje ili osnovane sumnje da je riječ o odbjeglom motornom vozilu treba obaviti uviđaj. Način pregleda motornog vozila uvjetovan je pretpostavljenim načinom sudjelovanja motornog vozila u prometnom deliktu.

Uloga ekipe za potrage obično se iscrpljuje pronalaskom i osiguranjem motornog vozila i vozača, ako je prisutan. Na motornom vozilu obavezno treba obaviti uviđaj. Odbjegli vozači znaju fingirati krađu motornog vozila što zahtijeva prisutnost stručnjaka prometne struke u uviđajnoj ekipi. Koji puta treba provjeriti i alibi vozača. Verzirana uviđajna ekipa može otkriti neku «sitnicu» ili kako kriminalisti kažu «grešku u koracima» tehničke i logičke prirode vozača kod raznih oblika fingiranja.

4. 3. 13. Rad po verzijama

Tokom potrage i provjeravanja treba stalno postavljati nove verzije i eliminirati postojeće sukladno dobivenim obavijestima. Postavljene verzije trebaju obuhvatiti sve aspekte bijega vozača s motornim vozilom s mjesta prometnog delikta. Zahvaljujući postavljenim verzijama potrage i provjere su sveobuhvatne i intenzivne. Pravovremena suradnja sa sredstvima javnog informiranja pridonosi efikasnosti traganja. Servisne radionice, prodavaonice, «karambol» službe i slično trebaju biti na vrijeme obaviještene o bijegu vozača i motornog vozila i eventualnim utvrđenim ili pretpostavljenim oštećenjima, koja diktiraju vrstu obrtničke usluge. Ukoliko se utvrdi ili posumnja da je traženo motorno vozilo «probilo» granice blokade, treba o tome hitno upoznati susjedne policijske organe i granične prijelaze.

5. Zaključna razmatranja

Djelatnost traganja za odbjeglih vozačem i motornim vozilom mora biti ciljana i svrhovita. Da bi potraga za odbjeglih vozačem i motornim vozilom bila uspješna traži se planirano, sistematsko, hitno i organizirano traganje na svim nivoima i u raznim pravcima. Cilj je pronalaženje odbjelog vozača i motornog vozila. On se postiže etapno, postupno na temelju preliminarne kriminalističke diferencijalne dijagnoze, koja se mora temeljiti na prethodnoj ocjeni osnovanosti dokaznih informacija. Jednaku pažnju treba posvetiti svim obavijestima neovisno o njihovim izvorima ili dokaznoj snazi. Prikupljanje obavijesti o odbjeglih vozaču i motornom vozilu mora biti dio kolektivnog planskog rada i odvijati se po određenim etapama (fazama). Obavijesti trebaju prikupljati svi policijski službenici. One se trebaju slijevati na jedno mjesto i biti ocijenjene, selektirane, indeksirane i distribuirane u skladu s potrebama traganja. Stalno treba imati u vidu da je bijeg vozača i motornog vozila kompleksan informacijski sistem, primarno materijalne prirode. Pri tome temeljna pitanja kriminalističke nauke projicirana na bijeg vozača i motornog vozila mogu se svrstati u tri grupe: 1. objektivnu, 2. objektivno – subjektivnu i 3. subjektivnu.

Polazna saznanja (obavijesti) o bijegu vozača i motornog vozila mogu biti oblikovana kao službene dojave, neposredno opažanje policijskih službenika priopćenje sudionika događaja, trećih osoba, slučajno otkriće itd. Ona se mogu temeljiti na obavijestima koje uključuju konkretne

okolnosti ili je riječ samo o obavijestima da je došlo do bijega. Kvaliteta i sadržaj obavijesti određuju modalitete pristupa s preliminarno-organizacijskog aspekta (npr. hitnost izlaska na lice mjesta) i supstancijskog (koga sve angažirati za izlazak na lice mjesta, ima li okolnosti koje zahtijevaju poseban pristup, osobito s kriminalističko-tehničkog aspekta i slično). Polazna saznanja su organizacijsko-tehnička komponenta. Na temelju njih se stvaraju hipoteze o događaju.

Potragom treba rukovoditi poseban štab. Pri tome podaci o vozilima koja su pregledana moraju biti hitno registrirani i centralizirani kako bi se izbjeglo da jedno te isto vozilo bude više puta pregledano. U traganju pomažu liste pitanja, kao svojevrsni podsjetnik. Ukoliko se odbjeglo motorno vozilo ne nađe unutar 24 sata potraga ne smije gubiti na opsegu i intenzitetu. Svi podnesci i cijela potraga trebaju biti predmet naknadne pažljive analize uz davanje ocjene o propustima i previdima u radu. Preporuča se povremeno uvježbavanje policajaca u zaustavljanju motornih vozila i obavljanju provjera.

Summary

Driver escape (with a vehicle or just a driver's) from the place of the traffic criminal act is proper form of indiscipline of drivers in traffic on the road and evidently is breaking provisions of the Law of traffic security on the roads. In determined cases it could be a criminal act, for exp. Article 337. of Penal code of Federation of Bosnia and Herzegovina (offering no help to person injured in traffic accident). By the methods of crime investigation point of view work on solving cases of runaway drivers (with motor vehicle or without it) in cases of traffic accidents, is, expertly viewed, very demanding action of police forces assigned in the field of road traffic security. Errors in handling are frequently far - reaching and not rarely unfixable. Methods of solving the traffic criminal acts witch are including runaway driver with a motor vehicle for their bases should have crime scene investigation. In solving every traffic criminal act are appearing a whole complex very different acknowledgeable problems, because theirs processing need to be executed multidisciplinary by the traffic - technical, a traffic - medic, a court - medic, criminalistics - trace logical, a traffic - psychological, a court - psychological, lawful and similar aspects.

Key words: Drivers, motor vehicle, traffic accident, chase (pursuit), escape, blockade, ambush, crime scene investigation, to give an expert opinion

Literaturni izvori:

1. Bacham, D. J. (1979), *Traffic accident management*, Springfield III.
2. Bartol, C. R. (1995), *Criminal behavior: a psychological approach*. Prentice Hall.
3. Bilić, M. (1982), *Bijeg vozača s mjesta prometne nezgode*, Priručnik, Zagreb,
4. Geerds, F. (1980), *Kriminalistik*, Lubeck.
5. Holocomb, R. I. (1971), *Police patrol, from the forensic point of view*, *Journal of Forensic Sciences*, 11, 66.
6. Jelić, I. (1994), *Vještak u cestovnom prometu*, *Vještak*, 2, 15 Zagreb.
7. Laskovski, B. (1978), *Potruga za prijestupnicima koji su pobjegli s mjesta prometne nezgode*. Interni materijal MUP-a RH, Zagreb.
8. Makra, A. (1973), *Prometna nedisciplina-problemi suzbijanja i sprječavanja*, Zagreb.
9. Modly, D. (1991), *Operativni (kriminalistički) i krivičnopravni aspekt osiguranja mjesta događaja, uviđaja, rekonstrukcije i istražnog eksperimenta, privremenog oduzimanja predmeta i vještačenja cestovnih prometnih nezgoda*. MUP RH, Zagreb.
10. Modly, D. (1996), *Postupak policije u slučajevima bijega vozača i motornog vozila s mjesta prometne nezgode*. Znanstveno-stručni simpozij: «Cestovna prometna delinkvencija» Zagreb, Policijska Akademija.
11. Modly, D. (1989) *Kritički osvrt na neke aspekte neformalnog saslušanja svjedoka prometnih nezgoda od strane ovlaštenih djelatnika policije*, *Priručnik*, 1, 5. Zagreb.
12. Modly, D. i Korajlić, N. (2002), *Kriminalistički rječnik*, Tešanj.
13. Pavišić, B. (1993), *Metodika istraživanja prometnih delikata*.
14. Thomas, J. W. i dr. (1981) *Police officer survival during traffic stops*. *FBI Law Enforcement Bulletin*, 2, 34.
15. Vodinelić, V. i grupa autora (1986) *Saobraćajna kriminalistika*, Beograd.
16. Vukelić, V. (1967) *Prometno pravo*. Zagreb.
17. Zajc, Lj. (1993) *Preiskovanje hudih prometnih nezgod s pobjegom*. *Revija Policija*, 3, 39. Ljubljana.
18. Zotov, B. L. (1972) *Rasledovanje i predupređenje avtotransportnih proisšestvija*, Moskva.
19. *Zbirni prikaz statističkih podataka iz oblasti saobraćajnih nezgoda podataka odjeljenja za analitiku MUP-a Kantona Sarajevo*