

Stanisław Nuszel

Ultra posse nemo obligatur : (przemówienie obrończe w postępowaniu po uwzględnieniu wniosku o złożenie rewizji nadzwyczajnej)

Palestra 13/4(136), 80-84

1969

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Zamiast przesiadywania w dusznych kawiarniach propaguje się wszelkie formy pieszej, kołowej i wodnej turystyki. Przy Zespole istnieje koło PTTK i organizuje się Klub Oficerów Rezerwy.

Propagowana jest i już przyjęła się forma odpoczynku przez wykonywanie pracy fizycznej na świeżym powietrzu w ogródkach działkowych w Niewodnicy koło Białegostoku (ostatnio nadano jednej dzielnicy nazwę „Adwokatowo”). W miejscowości tej, położonej w odległości 9 km od Białegostoku, powstanie ośrodek czasów niedzielnych kilku instytucji, między innymi także Rady Adwokackiej w Białymstoku.

Adwokaci zarówno w Zespole, jak i w pokoju adwokackim mają zawsze do dyspozycji kawę, herbatę, lecznicze wody mineralne, a w razie potrzeby odpowiednio przygotowaną apteczkę.

Zespół dba o wyposażenie adwokata w przedmioty niezbędne do wykonywania zawodu. Kupuje się nowe togi, teczki, wieczne pióra, długopisy itp.

Wszyscy Koledzy korzystają z różnego rodzaju stempli ułatwiających pracę i umożliwiających pełniejszą informację klientów i władz o godzinach przyjęć, numerach telefonów itp.

Wszystkie te posunięcia, połączone z systematyczną i dobrą współpracą trzech współczynników wymiaru sprawiedliwości, istotnie podniosły pracę naszego Zespołu Adwokackiego na wyższy poziom, poprawiły obsługę klientów i sytuację adwokatów, a ponadto ułatwiły ciężką w naszych warunkach pracę sądów.

Oczywiście w pracy Zespołu jest jeszcze wiele niedociągnięć (wspomniane dysproporcje w obrotach), a stosowane przez kolektyw środki wychowawcze nie zawsze skutecznie oddziałują na wszystkich kolegów. Trzeba jednak przyznać, że istnieje w Zespole atmosfera sprzyjająca powstawaniu organizacji zbiorowej typu socjalistycznego, przede wszystkim ze względu na właściwe stosunki międzyludzkie i optymalne godzenie w swej działalności interesu społecznego z interesem indywidualnym.

Jest rzeczą niezwykle przyjemną, że podobna sytuacja istnieje w wielu zespołach Izby białostockiej.

Z SALI SĄDOWEJ

STANISŁAW NUSZEL

Ultra posse nemo obligatur

(przemówienie obrończe w postępowaniu po uwzględnieniu wniosku
o złożenie rewizji nadzwyczajnej)

Stan faktyczny:

Henryk N., stały mieszkaniec B., przejeżdżał w dniu 19.VIII.1966 r. o godz. 19 motocyklem „Junak” jedną z ulic miasta L. Motocykl poruszał się z szybkością 35—40 km/godz.

W pewnym momencie ukazał się podążający z naprzeciwka tramwaj. Tor przebiegał wzdłuż osi jezdni. Opodal, po prawej stronie kierunku ruchu motocykla, stała na chodniku grupka ludzi tuż przy znaku przystanku tramwajowego.

Tramwaj zwalniał przed przystankiem, motocyklista również nieco zmniejszył szybkość. W chwili zatrzymywania się tramwaju starsza kobieta jako pierwsza z grupki czekających osób zeszła na jezdnię tak niefortunnie, że trącona kierownicą nadjeżdżającego motocykla, upadła na jezdnię, odnosząc śmiertelne obrażenia głowy.

Motocykl zatrzymał się potem w odległości kilku metrów, tracąc jednocześnie równowagę wskutek usiłowania kierowcy uniknięcia kolizji za pomocą skrętu. Kierowca i jego pasażerka nie odnieśli obrażeń.

Sprawa znalazła się na wokandzie Sądu Powiatowego w L. Motocyklista zasiadł na ławie oskarżonych pod zarzutem nieumyślnego spowodowania śmierci Emilii N. w wyniku niezachowania przepisu o zatrzymaniu się przed przystankiem.

Wyjaśnienia oskarżonego sprowadzały się do twierdzenia, że nie zatrzymał się dlatego, iż zaskoczył go nie spotykany gdzie indziej sposób usytuowania przystanków tramwajowych w nie znanym mu mieście L. mianowicie taki sposób, że jeden przystanek obsługiwał oba kierunki ruchu tramwaju. Podał on przy tym, że był przekonany, iż grupka ludzi przy przystanku po jego prawej stronie oczekiwała na tramwaj, który miał dopiero nadjechać z tej strony co on.

Sąd Powiatowy uznał winę oskarżonego zgodnie z treścią aktu oskarżenia. Sąd Wojewódzki zatwierdził wyrok I instancji, mimo że obrona przedstawiła opinię resortowego ministerstwa o sposobie właściwego rozmieszczania przystanków tramwajowych w myśl przepisów i norm technicznych oraz informację o tym, iż władze drogowe w L. zmieniły po wypadku usytuowanie przystanków na tympowe.

W tej sytuacji oskarżony zwrócił się za pośrednictwem obrońcy do Prokuratora Generalnego z wnioskiem o złożenie rewizji nadzwyczajnej.

Wniosek został uwzględniony.

Treść przemówienia:

I. Dwie okoliczności stanu faktycznego godne są szczególnej uwagi:

- Kierowca „Junaka” przejeżdżał przez ulicę z szybkością umiarkowaną, obserwował przedpole i nie zauważył w zachowaniu się innych osób nic takiego, co by mogło zapowiadać nastąpienie jakiegoś ekscesu drogowego;
- Emilia N., późniejsza ofiara wypadku, nie stwierdziła również, aby nasuwało jej cokolwiek podobne podejrzenia. Gdy weszła na jezdnię w chwili końcowego zwalniania tramwaju, na pewno była w tym mniemaniu, że sytuacja jest typowa, tj. taka, jaka powtarza się często na tej ulicy, a więc że tramwaj zatrzymuje się na przystanku, a pojazdy stają, dając ludziom przejście przez jezdnię.

Wynika z tego oczywisty wniosek, że postępowanie powyższych uczestników ruchu było zgodne z obowiązującą zasadą ograniczonego zaufania. Mimo to jednak nastąpiła kolizja brzemiennea w skutki.

To z kolei musiało wskazywać konsekwentnie na to, że gdzieś tkwił jakiś błąd w układzie sytuacyjnym na jezdni.

Chociaż oskarżony zwrócił uwagę na tę istotną okoliczność, to jednak oparte na tym jego wyjaśnienia pozostały jakby nie zauważone. A przecież nie były one pozbawione podstaw faktycznych, logiki i oparcia w przepisach. Ta ocena tych wyjaśnień nie powinna się wydawać bezpodstawną, uzasadnia ją bowiem krytyczne spojrzenie na sytuację, a także złożona opinia ministerialna o sposobie rozmieszczenia przystanków tramwajowych.

II. Istota sprawy niniejszej związana jest ściśle z oceną prawidłowości usytuowania znaku przystankowego, a to jest zagadnienie, które warte jest zastanowienia się. Należy wobec tego przyrzeć mu się choćby przez chwilę niezależnie od ustosunkowania się do treści wspomnianej opinii, a to tym bardziej, że nie jest wykluczone, iż gdzie indziej mogą być również tak samo rozmieszczone przystanki.

Najpierw zasadnicze pytanie: Czy znak przystanku tramwajowego spełnia jakąś funkcję znaku drogowego?

W wykazie kodeksowych znaków nie figuruje on, ale — wydaje się — nie przekreśla to jego charakteru w tym znaczeniu. Wystarczy zwrócić uwagę na treść przepisów (§ 31 ust. 1 pkt 5 oraz § 32 ust. 9 rozporządzenia Min. Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dn. 20.VII.1968 r.), aby stwierdzić bez wahania, że znak przystanku tramwajowego w pewnych momentach (tj. w chwili zatrzymania się tramwaju) odgrywa identyczną rolę dla pojazdów co znak „stop” oraz spełnia dla pieszych zadania podobne do funkcji zwanej potocznie „zebry”.

Z kolei pytanie uzupełniające: Po jakiej stronie kierunku ruchu należy umieszczać znaki drogowy, a z nimi — znaki przystanków tramwajowych?

Odpowiedź na to daje treść § 89 ust. 3 cytowanego rozporządzenia.

A więc ani przepisy, ani zasady ruchu nie dopuszczają dla znaków przystanków komunikacji miejskiej wyjątku, i to nie tylko ze względu na przepis o ruchu prawostronnym. Wyjątkowe ustawienie takiego znaku po lewej stronie może spowodować nawet dla najbardziej ostrożnego kierowcy spoza danej miejscowości sytuację mającą cechy pułapki, a co najmniej zaskoczenia, o którym mówią orzeczenia SN (I K 94/59, IV K 821/61 i inne) oraz wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych (Mon. Pol. z 1963 r. Nr 70, poz. 348 — ostatnie zdanie pkt II/6).

Podobnie przedstawia się sytuacja dla pieszych. Nie mają oni możliwości odróżnić kierowcy miejscowego od nie zorientowanego przybysza. Przyzwyczajeni do zatrzymywania się pojazdów przed przystankami, skupiają uwagę głównie na oczekiwany tramwaj. A przecież względy bezpieczeństwa wymagają, aby oczekujący na przystanku mogli obserwować jednocześnie, niemal automatycznie, i zbliżający się tramwaj, i jadące z tego samego kierunku pojazdy.

III. Z drugiej strony trzeba zwrócić uwagę na to, że w niniejszej sprawie powyższe rozważania nie mogą same przez się przekreślać kwestii odpowiedzialności oskarżonego bez wyjaśnienia jeszcze jednej okoliczności. Chodzi mianowicie o rozważenie, czy oskarżony mógł — mimo błędu w umieszczeniu przystanku — zastosować, zgodnie z zasadami sztuki prowadzenia pojazdu, jakiś manewr dla skutecznego uniknięcia w danych warunkach kolizji z osobą pieszą?

Z protokołu oględzin miejsca wypadku wynika, że potrącenie nastąpiło w odległości 3 m od krawędzi chodnika. Emilia N. musiała tę odległość przebyć w czasie około 2 sekund. Ten czas dla motocyklisty wystarczał tylko na reakcję psychiczną (sposrządzenie przeszkody, decyzja i przekazanie bodźców nerwowych do mięśni) oraz na reakcję fizyczną (naciśnięcie dźwigni hamulca; przeniesienie siły nacisku

na koło). Nawet wyjątkowy, niezwykle wyrobiony refleks nic by tu nie zdziałał. Pojazd nie zatrzymałby się w miejscu wbrew prawom fizyki bez przebycia odpowiedniej drogi hamowania.

To samo dotyczy możliwości zastosowania manewru skrętu, przy czym zamiast drogi hamowania należy uwzględnić wyjście motocykla w łuk o promieniu odpowiednim do danej szybkości.

W tych warunkach kolizja przedstawia się jako całkowicie nieunikniona.

Zaskoczenie sytuacyjne było tak całkowite, że ani stopień przygotowania fachowego kierowcy, ani jego doświadczenie bądź zdolności orientacyjne nie mogą mieć znaczenia przy rozważaniu momentów podmiotowych w płaszczyźnie możliwości lub powinności przewidywania skutków niezatrzymania pojazdu we właściwym miejscu.

Zważyć przy tym trzeba, że do łańcucha przyczynowego dołączyły się inne, dodatkowe ogniwa, a jak wiadomo, nasze ustawodawstwo i orzecznictwo stoi raczej na gruncie doktryny adekwatnego związku przyczynowego. Wynika stąd, że kolizja nie powinna być uważana za normalne następstwo niezatrzymania pojazdu na odcinku jego zwykłego przejazdu.

IV. Trudno byłoby nie zauważyć, że na tle niniejszej sprawy ujawniły się poważne problemy o charakterze ogólnym. Wypada więc zasignalizować je w jak największym skrócie:

a) Dotychczas praktyka, zmierzająca do powstrzymania rozrostu wypadkowości drogowej, nie wyciągnęła w sposób dostateczny właściwych wniosków z treści wytycznych Sądu Najwyższego w sprawie przestępstw drogowych, że:

„podmiotem przestępstwa drogowego może być każdy uczestnik ruchu drogowego, a więc nie tylko kierowcy pojazdów”.

Oczywiście wiele czasu upłynie jeszcze, zanim realizacja tego postulatu przybierze zdecydowane zarisy. Ale dobrze będzie, jeśli na początek ugruntuje się świadomość przynajmniej moralnej odpowiedzialności innych osób.

Zdarzają się już sprawy karne przeciwko beztroskim woźnicom. Można również zauważyć nieśmiałe próby opinii publicznej piętnowania opieszalnych dyspozytorów ruchu w przedsiębiorstwach transportowych, niesumiennych majstrów w zakładach samochodowo-reмонтowych, niesfornych cyklistów czy nieuważnych pieszych. Natomiast nic nie dzieje się w zakresie odpowiedzialności za stan dróg, a szczególnie za sposób ich oznakowania, choć piśmiennictwo nie od dziś zwraca na to uwagę. Tak np. w książce A. Bachracha pt. „Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne” zamieszczone jest na stronie 126 następujące zdanie:

„W literaturze zagranicznej zwraca się uwagę na współodpowiedzialność prawną za wypadki ze strony organów, które wydają niejasne i niezyciowe przepisy o ruchu drogowym lub ustawiają znaki drogowe w sposób niewłaściwy. W szczególności podkreśla się odpowiedzialność za tę ostatnią dziedzinę działalności administracji drogowej. (Por. The Legal Responsibilities of Traffic Accidents, „The Journal of Criminal Law, Criminology and Police Science”, 2/1949 Baltimore; por. także D. v. Klebelsberg: Die Psychologie im Dienste der Verkehrssicherheit, „Kriminalistik”, 9/1958, s. 353—356)”.

b) Materiał dowodowy w sprawie niniejszej ujawnił poważną rozbieżność poglądów na to samo zagadnienie.

Mianowicie opinia resortowego ministerstwa nie miała wątpliwości, że takie rozmieszczenie znaków przystanków tramwajowych, jak miało miejsce w L., jest niewłaściwe. Administracyjne władze nadzorcze zastosowały się do treści tej opinii i spowodowały zmianę zakwestionowanego stanu.

Natomiast orzeczenia obu instancji sądowych podtrzymały to, co było dotychczas, tj. nie dopatrzyły się w tym żadnej niewłaściwości. Taka rozbieżność nie powinna trwać, bo w tym tkwi źródło dalszych nieporozumień, a tym samym zagrożeń bezpieczeństwa ruchu.

c) Wydaje się, że wyroki obu instancji zostały wydane z pozycji zasady skrajnego obiektywizmu, ale czy takie tendencje w tej właśnie specyficznej dziedzinie mogą dobrze służyć sprawie? Bezpieczeństwo drogowe to problem złożony i delikatny, a orzekanie z nim związane nie znosi nie tylko niejasności i dowolności w ocenach, ale nadto niedoceniań znaczenia precyzyjnego, subtelnego wyważania wszystkich elementów psychicznych dotyczących pojęcia winy z jednoczesnym preferowaniem samej zarzucalności czynu.

Nie liczące się z tym orzeczenia nie mogą okazać się korzystne na dalszą metę. Oddziałują one przecież także na otoczenie i w ten sposób zachodzi możliwość woływania rozbieżności i niepewności w pojmowaniu zasad i przepisów ruchu drogowego u osób z tą dziedziną związanych. To zaś z kolei może mieć poważne odbicie w makroprocesie przyczynowości wypadkowej.

Wynik sprawy:

Sąd Najwyższy uchylił wyrok instancji odwoławczej, a Sąd Wojewódzki uniewinnił oskarżonego.

NOTKA RECENZYJNA

Nakładem Państwowego Wydawnictwa Naukowego (Warszawa 1968) ukazała się praca Stanisława Włodzki pt.: Ustrój organów ochrony prawnej, o objętości 286 stron.

W części IV pracy (str. 253—267) Autor omawia zagadnienia adwokatury, szkicowo poruszając zadania, kierunki i podstawowe formy działalności, podstawowe zasady udzielania pomocy prawnej oraz nadzór nad wykonywaniem zawodu adwokackiego.

Choć omawiana praca w zakresie adwokatury nie porusza żadnych nowych zagadnień, jednakże o tyle zasługuje na uwagę, że umiejscawia adwokatów w ogólnym systemie ochrony prawnej PRL.

Redakcja