

# Kazimierz J. Pawelec

---

## Katastrofa w ruchu lądowym i sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w orzecznictwie Sądu Najwyższego

---

Palestra 33/4(376), 73-86

---

1989

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

KAZIMIERZ J. PAWELEC

## KATASTROFA W RUCHU LĄDOWYM I SPROWADZENIE JEJ BEZPOŚREDNIEGO NIEBEZPIECZEŃSTWA W ORZECZNICTWIE SĄDU NAJWYŻSZEGO

*Początek procesu karnego wywodzi się z relacji ludzi stykających się ze zdarzeniem. Zdarzenie to jest pewnym faktem, w czasie i miejscu, którego osoba sprawcy oraz prawdziwy obraz, a także właściwa ocena prawna mogą nasuwać poważne wątpliwości. Takim właśnie zdarzeniem jest katastrofa w ruchu lądowym oraz sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. Stąd też szczególnie cenne staje się orzecznictwo Sądu Najwyższego określające zarówno od strony podmiotowej, jak i przedmiotowej te przestępstwa.*

*Zaprezentowane w artykule poglądy Sądu Najwyższego nawiązują jedynie do Wytycznych w sprawach przestępstw drogowych w 1975 roku. Omówione zostały orzeczenia późniejsze dotyczące wielu kontrowersyjnych kwestii, jak np. przypisania zamiaru wynikowego sprawcy czynu z art. 136 § 1 k.k., ale bardzo istotnych dla praktyki, która ciągle boryka się z trudnościami z określeniem i oceną przestępstw będących przedmiotem niniejszego artykułu.*

Obowiązujący kodeks karny w miejsce art. 215 d.k.k. wprowadził pięć odrębnych przestępstw, tj. art. 136, 137, 145 § 1, 145 § 2 i 145 § 3 k.k. Wymieniony na pierwszym miejscu przepis, określający sprowadzenie katastrofy w ruchu wodnym, lądowym lub powietrznym, ma skomplikowaną budowę. Zwłaszcza jego dyspozycja stała się powodem trudności interpretacyjnych i rozbieżności poglądów. Trzeba przy tym od razu zaznaczyć, że Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe z 28.II.1975 r. były już trzecią próbą określenia katastrofy.<sup>1</sup> Określały ją jako „wydarzenie zakłócające w sposób na-

<sup>1</sup> OSNKW 1975, nr 3—4, poz. 33.

Pierwsze stanowisko, reprezentowane przez K. Wagnera (Prawo karne — Nowe kodeksy, Zaoczny kurs ZPP 1969, Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz przeciwko bezpieczeństwu w ruchu, skrypt nr 12, s. 8), podzielone przez W. Woltera (w głosie do wyroku Sądu Najwyższego z 20.V.1971 r. I KR 63/71, OSPiKA 1972, z. 4, poz. 83, s. 222), K. Zawadzkiego (głos do wyroku Sądu Najwyższego z 20.VI.1972 r. V KRN 209/72, Nowe Prawo 1973 nr 3) oraz E. Szwedka (Sprowadzenie zdarzenia określonego w art. 136 k.k., „Problemy Praworządności” 1974 nr 6, s. 18 i n.), a także przez szereg orzeczeń Sądu Najwyższego, sprowadzało się do tego, że przestępstwo z art. 136 k.k. było czynem z zagrożenia i do jego bytu nie było potrzebne (podobnie jak w art. 215

gły i groźny ruch lądowy, sprowadzające konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi albo mienia w znacznych rozmiarach oraz niosące za sobą zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego."

Posługując się ocennymi pojęciami „wielu” pokrzywdzonych i „znacznych rozmiarów mienia”, Wytyczne zrodziły potrzebę bliższego określenia tych warunków. Jest to zadanie dla orzecznictwa Sądu Najwyższego, które w tej kwestii do 1978 r. omówił J. Kochanowski.<sup>2</sup> Swoje rozważania autor podsumował stwierdzeniem, że dla bytu przestępstwa z art. 136 k.k. niezbędny jest skutek realny w postaci śmierci lub uszkodzenia ciała wielu osób lub szkody w mieniu znacznych rozmiarów, którym to skutkom ma towarzyszyć zagrożenie bezpieczeństwa powszechnego. Do przypisania spowodowania przestępstwa katastrofy dochodzi w razie wystąpienia:

- skutku w postaci śmierci lub uszkodzenia ciała wielu osób oraz podobnego zagrożenia dla innych (niebezpieczeństwo powszechne),
- skutku w postaci śmierci lub uszkodzenia ciała wielu osób oraz zagrożenia dla mienia znacznych rozmiarów,
- skutku w postaci śmierci lub uszkodzenia ciała wielu osób oraz zagrożenia dla nieokreślonej liczby osób,
- skutku w postaci śmierci lub uszkodzenia ciała wielu osób oraz zagrożenia dla nieokreślonego pod względem rozmiaru mienia,
- skutku realnego w postaci szkody w mieniu znacznych rozmiarów oraz zagrożenia dla wielu osób,
- skutku w postaci szkody w mieniu znacznych rozmiarów oraz zagrożenia mienia znacznych rozmiarów,
- skutku w postaci szkody w mieniu znacznych rozmiarów oraz zagrożenia dla nieokreślonych osób,
- skutku w postaci szkody w mieniu znacznych rozmiarów oraz zagrożenia dla nieokreślonych podmiotów majątkowych.

Zaprezentowany przez J. Kochanowskiego pogląd znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego dotyczącym

---

d.k.k.) wywołanie realnego skutku. Katastrofa miała polegać na sprowadzeniu niebezpieczeństwa powszechnego.

Drugi ze sposobów rozumienia sprowadzenia katastrofy reprezentował J. Bafia w komentarzu do kodeksu karnego (praca zbiorowa: J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski: Kodeks karny — Komentarz, Warszawa 1971, s. 41). Uważał on, że katastrofa to poważny wypadek, który zagraża bezpieczeństwu powszechnemu. Podobne stanowisko zajął również I. Andrejew (praca zbiorowa: I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter: Komentarz do kodeksu karnego, Warszawa 1971, s. 31). Znalazło to także wyraz w wyroku Sądu Najwyższego z 20.VI.1972 r.

<sup>2</sup> J. Kochanowski: Przepięstwo sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego, Nowe Prawo 1979 nr 11, s. 48—55 (i podana tam bibliografia).

samego pojęcia zbrodni z art. 136 k.k. Na uwagę zasługują zwłaszcza trzy jego wyroki. W pierwszym z nich, tj. w wyroku z 29.VIII 1979 r. V KRN 1/79 (OSN PG 1980, nr 4, poz. 51), Sąd Najwyższy stanął na słusznym stanowisku, że „ukształtowana judykatura wiąże zdarzenie katastrofy w ruchu lądowym nie tylko z sytuacją powszechnego (bliżej nieokreślonego) zagrożenia, lecz również ze spowodowaniem niebezpieczeństwa dla większej liczby osób lub mienia w znacznych rozmiarach.

Skoro w danej sprawie autobus PKS — a zatem środek ogólnie dostępny — był przepełniony i wioził około 40 pasażerów, spośród których 22 odniosło obrażenia ciała, to występowały tu elementy przedmiotowe czynu z art. 136 k.k.”.

Konkretyzację i uzupełnienie zaprezentowanego poglądu znajdujemy w wyroku Sądu Najwyższego z 25.IV.1980 r. IV KR 87/80 (OSPİKA 1980, z. 12, poz. 234). Sąd Najwyższy wyraził w nim słuszny, następujący pogląd:

„Oskarżony na skutek wysokiego stanu nietrzeźwości prowadził pojazd tzw. wężykiem, zjeżdżał na niewłaściwe pasy jezdni, wjeżdżał na pas zieleni oddzielający jezdnię dla przeciwnych kierunków ruchu, przejeżdżał skrzyżowanie przy czerwonych światłach, potrącił wypełniony pasażerami trolejbus, powodując popłoch wśród użytkowników drogi i ich ucieczkę. W rezultacie spowodował tragiczny w skutkach wypadek w postaci całkowitego rozbicia samochodu osobowego fiat 125 i śmierci trzech jego pasażerów oraz ciężkiego kalectwa czwartego pasażera.

Należało w tym stanie uznać za trafny pogląd Sądu Wojewódzkiego, iż czyn oskarżonego mieści się w pojęciu katastrofy w ruchu lądowym. Prowadzenie bowiem we wczesnych godzinach wieczornych, po ulicach miasta i na drodze międzynarodowej o dużym nasileniu ruchu, samochodu ciężarowego o dużej masie przez nietrzeźwego kierowcę w sposób rażąco niezgodny z przepisami i z dużą szybkością, które stwarzało stan zagrożenia dla dużej, nieokreślonej liczby użytkowników drogi, oraz spowodowanie w wyniku takiej jazdy zderzenia z innym pojazdem, pociągającego za sobą śmierć niektórych jego pasażerów i ciężkie kalectwo innych — podpada pod pojęcie katastrofy.

Pod względem przedmiotowym powszechne zagrożenie wyraża się tu zarówno w trudnej do opanowania sily bezwładności wielkiej masy, naładowanego w dodatku ciężkim sprzętem samochodu, któremu oskarżony nadał wielką szybkość, jak również w rozległych i dotkliwych skutkach zderzenia, które z uwagi na swoją powszechność odpowiada pojęciu katastrofy.”

Podobne zapatrywania wyraził Sąd Najwyższy również we wcześniejszych orzeczeniach, na przykład w wyroku z 23.VII.1970 r., IV KR 120/70 (OSPİKA 1971, z. 1 poz. 12), w wyroku z 20.VIII.1973 r. III KR 172/73 (OSNKW 1974, nr 1, poz. 10) czy też w wyroku z 18.VIII.1972 r. IV KR 155/72 (OSN PG 1973, nr 3, poz. 24).

Szerszego omówienia wymaga natomiast wyrok Sądu Najwyższego z 24.IV.1974 r. I KR 438/73 (OSPIKA 1976, z. 4, poz. 72). Orzeczenie to łączy w sobie określenie zarówno przedmiotowej jak i podmiotowej strony przestępstwa z art. 136 k.k., porusza zatem kwestię będącą przedmiotem dalszych naszych rozważań:

„Określone w art. 136 § 1 k.k. przestępstwo spowodowania zdarzenia zagrażającego życiu lub zdrowiu albo mieniu w znacznych rozmiarach może być popełnione z winy umyślnej w postaci zamiaru ewentualnego także wtedy, gdy zdarzenie takie przybiera postać katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Eliminowanie możliwości dopuszczenia się tego przestępstwa z winy umyślnej w postaci zamiaru ewentualnego przez uczestnika ruchu drogowego, opierające się na założeniu, że nie może on godzić się na nastąpienie katastrofy, której skutki dotknęłyby go w pierwszej kolejności, nie jest przekonywające w świetle praktyki życiowej wykazującej, że niejednokrotnie uczestnicy ruchu drogowego uchodzą cało, sprowadzając zdarzenie mające postać katastrofy w ruchu lądowym.

Doświadczenie praktyki życiowej prowadzi zatem do wniosku, że uczestnik ruchu drogowego może dopuścić się spowodowania zdarzenia mającego postać katastrofy z winy umyślnej w postaci zamiaru ewentualnego, licząc się z tym, że sam uniknie ujemnych następstw”.

Przedstawiony pogląd Sądu Najwyższego powstał na tle następującego stanu faktycznego. Oskarżony, będąc w stanie nietrzeźwości, potrącił na wyznaczonym przejściu przez jezdnię dla pieszych przechodnia, który zginął. Zdecydował się na ucieczkę, w tym również przed zorganizowanym pościgiem przez MO. Uciekając w ryzykancki sposób, spowodował zderzenie z autobusem i wjazd na chodnik, w efekcie czego kilka następnych osób doznało obrażeń ciała.

Sąd Najwyższy uznał, że całe zachowanie oskarżonego wyczerpywało znamiona przestępstwa z art. 136 § 1 k.k. Pogląd ten został poddany krytyce przez K. Buchatę,<sup>3</sup> który uważał, że będące przedmiotem osądu zdarzenie nie było katastrofą, albowiem brak było znamienia powszechności. Zdanem autora zaprezentowanego poglądu przemawiała za tym teza 12. Wytycznych Sądu Najwyższego z 28.II.1975 r. w sprawach przestępstw drogowych.

Można się było zgodzić z takim stanowiskiem co do spowodowania przez oskarżonego potrącenia pieszego. Jego ucieczka z miejsca wypadku była następstwem czasowym, czyli nie łączyła się z późniejszym zderzeniem z autobusem żadnym związkiem. Z kolei zderzenie i jego następstwa stanowiło już, moim zdaniem, czyn z art. 136 k.k., gdyż występowało znamię powszechności zagrożenia. Względy prakseologiczne przemawiały za takim stano-

<sup>3</sup> K. Buchata: Głosa do wyroku Sądu Najwyższego z 24.IV.1974 r., I KR 438/73, OSPIKA 1976 z. 4, poz. 72, s. 146—148.

wiskiem. Zderzenie nawet samochodu osobowego, ale rozwijającego znaczną prędkość na zatłoczonych ulicach miasta, z autobusem przewożącym pasażerów stwarza takie zagrożenie. Jeżeli zaś nastąpiła śmierć lub zranienie kilku osób, to czyn był katastrofą w ruchu lądowym.

Równie krytycznie ocenił K. Buchała przyjęcie przez Sąd Najwyższy w działaniu sprawcy winy umyślnej w postaci zamiaru wynikowego. Uznał, że przyjęcie godzenia się na nastąpienie katastrofy wymagałoby wskazania wyjątkowej okoliczności, która dawałaby praktycznie szansę uniknięcia przez sprawcę skutków tej katastrofy.<sup>4</sup> Zaprezentował więc pogląd lansowany przez Sąd Najwyższy w kilku jego orzeczeniach. Najbardziej reprezentatywny był tu wyrok z 2.III.1974 r. V KR 81/74 (OSPiKA 1974, z. 12, poz. 264), w którym Sąd Najwyższy m.in. zauważył, że „przestępstwo drogowe z art. 136 k.k. tylko w wyjątkowych wypadkach może być popełnione z winy umyślnej, z zamiarem bezpośrednim, tylko wtedy, gdy wiąże się z inną zbrodnią, np. rabunkiem zabójstwem czy sabotażem. Oceniając omawianą kwestię w kontekście godzenia się sprawcy na katastrofę (zamiar wynikowy), nie można przyjąć, aby kierowca pojazdu mechanicznego, narażony w pierwszej kolejności na skutki katastrofalnego wydarzenia, godził się na spowodowanie go, a więc na niebezpieczeństwo grożące przede wszystkim jemu samemu. Oczywiście nie dotyczy to zastrzeżenia do sprawców spoza kręgów uczestników ruchu.”

Ten sam tok rozumowania zaprezentował Sąd Najwyższy w nie publikowanym wyroku z 13.XII.1977 r. VI KRN 298/77 (gdzie wyraził zapatrywanie, że zachowanie się oskarżonego stanowiło rażąco sprzeczne z obowiązkiem kierowcy i podstawowymi zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, a spowodowana w tych warunkach przez niego katastrofa była wynikiem lekkomyślności najwyższego stopnia — *culpa levissima*), a zwłaszcza w również nie publikowanym wyroku składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 26.IX.1978 r. VI KRN 138/78, w którym czytamy:

„Nietrafne jest natomiast stanowisko, że oskarżony przewidywał i godził się na zaistnienie katastrofy. Kierując elektrowozem, oskarżony znajdował się praktycznie w miejscu najbardziej niebezpiecznym i był przede wszystkim sam narażony na śmierć lub kalectwo. W tych warunkach nie można przyjąć, aby godził się on na zaistnienie katastrofy”.<sup>5</sup>

Stanowisko to nie jest trafne, mimo że Wytyczne Sądu Najwyższego z 28.II.1975 r. w sprawach o przestępstwa drogowe zasadniczo odrzucają możliwość przyjęcia znamion zamiaru wynikowego w stosunku do czynu z art. 136 § 1 k.k. Dopuszczają go jedy-

<sup>4</sup> Por. A. Bachrach: *Przestępstwa i wykroczenia drogowe*, Warszawa 1974, s. 61.

<sup>5</sup> Por.: Wyrok Sądu Najwyższego z 26.IV.1971 r. II KR 31/71, *Nowe Prawo* 1979 nr 11, s. 49; K. Buchała: *Prawo karne materialne*, Warszawa 1980, s. 342.

nie do występku z art. 137 k.k., ale także w sytuacjach wyjątkowych. Wszak istotną przesłanką zamiaru ewentualnego jest okoliczność, że sprawca nie chce nastąpienia skutku, choć działa w sposób, który może doprowadzić do jego nastąpienia. Dąży bowiem do osiągnięcia konkretnego celu, choć za jego osiągnięcia gra decydującą rolę w procesie motywacyjnym, którego rezultatem jest zgoda na nastąpienie niepożądanych następstw. Nie wolno przy ustalaniu zamiaru ewentualnego pomijać celu, do którego sprawca dążył, jego wartości dla sprawcy i stopnia prawdopodobieństwa nastąpienia — pod rygorem dyskwalifikacji ustaleń zamiaru wynikowego, jako dowolnych.

W omawianym wyroku Sąd Najwyższy poddał wydarzenia zaistniałe podczas ucieczki sprawcy prawidłowej ocenie w ramach art. 136 § 1 k.k. Oskarżony, podejmując ucieczkę z miejsca potrącenia i realizując ją w szczególnie ryzykancki sposób, lekceważąc przy tym podstawowe zasady bezpieczeństwa, godził się na nastąpienie wszelkich ujemnych następstw swojego postępowania i chociaż jego celem była ucieczka, to jednak sposób jej realizacji wskazywał na możliwość przewidzenia i godzenia się na inne jeszcze ujemne następstwa. To, że oskarżony nie zakładał, że w niniejszej sprawie skutki takiej jazdy mogą go dotknąć, i to nawet w pierwszej kolejności, nie miało podstawowego znaczenia. Istotny był sposób, w jaki ją realizował i towarzysząca temu świadomość.

Powyższy tok rozumowania znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Na przykład w wyroku z 24.IV.1974 r. I KR 438/73 (OSN PG 1974, nr 10, poz. 108) SN stwierdził, iż „doświadczenie praktyki życiowej prowadzi do wniosku, że uczestnik ruchu drogowego może dopuścić się zdarzenia mającego postać katastrofy z winy umyślnej w postaci zamiaru ewentualnego, licząc się z tym, że sam uniknie ujemnych następstw”. W wyroku z 25.IV.1980 r. IV KR 87/80 (OSN PG 1980, nr 12, poz. 128) Sąd Najwyższy połączył zamiar ewentualny sprawcy z naruszonymi przez niego zasadami bezpieczeństwa oraz gabarytami kierowanego pojazdu. Stwierdził, że u nietrzeźwego kierowcy występuje z reguły nadmierna pewność siebie, skłonność do ryzyka i zuchwalstwa, które może spowodować nawet lekceważenie własnego bezpieczeństwa. Należy również podnieść, że oskarżony, kierując ciężkim i silnym pojazdem, czuł się, w porównaniu z innymi użytkownikami drogi, względnie bezpiecznie, co znalazło potwierdzenie w tym, że z tak ciężkiego wypadku wyszedł bez uszczerbku na zdrowiu.

W nie publikowanym, a zasługującym na aprobatę wyroku z 3.VI.1986 r. IV KR 159/86 Sąd Najwyższy podkreślił:

„(...) główną przyczyną popełnionego przez oskarżonego przestępstwa był jego stan nietrzeźwości. Okoliczność ta w powiązaniu z faktem, że nie tylko nie posiadał on uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych, ale również, a właściwie przede wszystkim nie miał żadnej praktyki w tym zakresie i że na ulicach dużego miasta rozwijał prowadzonym autobusem duże szybkości

zarówno jeśli chodzi o rodzaj pojazdu, jak i umiejętności jego jako kierowcy i w efekcie spowodował znaczne szkody w mieniu społecznym i prywatnym — wskazuje, że oskarżony (...) dopuścił się przestępstwa umyślnie z zamiarem ewentualnym (...)”<sup>6</sup>.

Rekapitulując, można stwierdzić, że Sąd Najwyższy dopuszcza zastosowanie zamiaru wynikowego do sprawcy (uczestnika ruchu lądowego) przestępstwa z art. 136 § 1 k.k. Czyni to jednak wyjątkowo przy powstaniu szczególnych okoliczności, takich jak znaczna nietrzeźwość sprawcy i umyślne naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa ruchu o podstawowym znaczeniu, a także powstanie szczególnych okoliczności przemawiających za godzeniem się jego na katastrofę. Niewątpliwie sytuacjami takimi będą np. kierowanie samochodem w ryzykanci sposób z niesprawnym układem hamulcowym, kierowniczym czy jezdny, realizowana w konkretnych warunkach drogowych ucieczka powodująca następstwa przewidziane w art. 136 k.k., a także kwalifikacje bądź ich brak oraz stan psychomotoryczny kierującego. Godzenia się przez sprawcę na skutki katastrofy nie można domniemywać, lecz należy wskazać, że stanowi ono jeden z elementów procesowych zachodzących w jego psychice.<sup>7</sup> Powyższe pozostaje w zgodzie

<sup>6</sup> Tę samą linię reprezentowało również wcześniejsze orzecznictwo Sądu Najwyższego. W wyroku z 8.III.1973 r. III KR 329/71 (Służba MO 1973 nr 1, s. 116) SN stwierdził: „Godzenie się na niebezpieczeństwo katastrofy zachodzi niezmiernie rzadko, przeważnie jeśli czynowi sprawcy towarzyszy znaczny stopień odrzucenia alkoholem i jeśli czyni go obojętnym na to, że w katastrofie zagrożone jest jego własne życie.”

Nie publikowany wyrok Sądu Najwyższego z 4.IV.1973 r. IV KR 8/73 stwierdza: „Skoro oskarżony, jadąc w stanie głębokiego upojenia alkoholowego, nie zaprzestał tej jazdy już po pierwszych sygnałach wskazujących, że jego jazda ma charakter niebezpieczny (potrącenie samochodu skoda, wjechanie na chodnik, potrącenie człowieka), lecz jazdę tę kontynuował i nie reagował na próby użytkowników drogi zmierzające do jego zatrzymania, to słusznie Sąd Wojewódzki uznał, że oskarżony w takiej sytuacji działał co najmniej z zamiarem ewentualnym spowodowania katastrofy w ruchu lądowym”.

Identyczne rozumowanie zaprezentował Sąd Najwyższy również w wyroku z 22.VIII.1973 r. II KR 58/73, OSNKW 1974 nr 4, poz. 11.

<sup>7</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z 26.VI.1980 r. II KR 189/80 (nie publikowany). W sprawie tej oskarżony pozostawił uszkodzony pojazd na drodze publicznej nie należycie zabezpieczony znakami ostrzegawczymi i nie oświetlony w porze wieczorowo-nocnej, na skutek czego jadący w kierunku L. autobus jelcz, w którym jechało 25 uczestników wycieczki, uderzył w lewą tylną część przyczepy tego samochodu, w wyniku czego cztery osoby poniosły śmierć, 3 osoby — ciężkie obrażenia ciała, a 2 osoby lekkie, natomiast oba samochody zostały znacznie uszkodzone.

Można tu było wnioskować, że oskarżony był kierowcą zawodowym i miał duże doświadczenie oraz że przewidywał możliwość spowodowania katastrofy, lecz bezpodstawnie przypuszczał, że jej uniknie (wina nieumyślna).



z wyrokiem siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 7.IX.1976 r. VI KRN 174/76 (Gazeta Prawnicza 1977 nr 4, s. 6):

„Nie można wyprowadzać wniosków o wyjątkowej dla uczestników ruchu winie z art. 136 § 1 k.k. z takich tylko okoliczności, jak stan nietrzeźwości sprawców zdarzenia, jak prowadzenia pojazdu o szczególnych właściwościach (ze względu na swoje rozmiary i wagę) i wynikające stąd trudności w jego prowadzeniu, jak wreszcie dopuszczenie do wypadku mimo niewątpliwego doświadczenia zawodowego i życiowego oskarżonego, a mogących świadczyć o tym, że bardziej niż inni sprawcy wypadków drogowych zdawał on sobie sprawę ze swego działania i jego ewentualnych skutków.”<sup>8</sup>

Nie tylko bezpośredni uczestnik ruchu drogowego może być sprawcą katastrofy przez określone postępowanie. Działanie sprawcy może polegać również na stworzeniu przeszkód w komunikacji lub na usunięciu zabezpieczeń przed nieszczęśliwym wypadkiem (np. sprowadzenie katastrofy kolejowej przez rozkręcenie szyn, położenie belki na torze, wystosowanie fałszywych sygnałów itp. albo sprowadzenie katastrofy samochodowej za pomocą przeciągnięcia drutu przez szosę lub przez usunięcie znaków ostrzegawczych o nagłym zakręcie).<sup>9</sup>

W tej materii Sąd Najwyższy wypowiedział się w godnym uwagi, choć dyskusyjnym wyroku z 27.II.1978 r. I KR 3/78 (nie publikowany);

„Pracownik odpowiedzialny za organizowanie przewozu państwowymi środkami lokomocji, polecając osobie kierującej autobusem z pasażerami prowadzenie go niezgodnie z przepisami, a w szczególności wykonanie przejazdu w czasie przekraczającym 10 godzin, a więc z naruszeniem obowiązku o zabezpieczeniu odpoczynku w ciągu jednej doby oraz bez rezerwowego kierowcy — w razie zaistnienia katastrofy w ruchu drogowym ponosi odpowiedzialność jako bezpośredni sprawca przestępstwa przewidzianego w art. 136 § 2 k.k.

Warunkiem takiej odpowiedzialności jest stwierdzenie, że istniał związek przyczynowy ze skutkiem sprowadzonym przez bezpośredniego sprawcę nieumyślnego przestępstwa drogowego.

Przyjęcie podżegania i pomocnictwa do nieumyślnych przestępstw drogowych nie jest możliwe”.

Orzeczenie to o tyle jest dyskusyjne, że ustalenie związku przyczynowego między spowodowaną katastrofą a naruszeniem przez dysponenta obowiązków pracowniczych może być bardzo trudne. Inaczej i daleko jaśniej będzie się przedstawiała ta kwestia, gdy odpowiedzialny pracownik wyda polecenie jazdy i sam będzie

<sup>8</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z 9.VIII.1984 r. II KR 150/84, OSN PG 1985 nr 4, poz. 53.

<sup>9</sup> Por. J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski: Kodeks karny — Komentarz, Warszawa 1971, s. 317, teza 8.

w niej uczestniczył w niesprawnym technicznie pojeździe, przez co spowoduje, że kierujący będzie umyślnie naruszał zasady bezpieczeństwa. Wówczas jego wina za skutek może być rozważana na takich samych zasadach, co kierowcy. Są do jednak, na szczęście, bardzo rzadko zdarzające się sytuacje.

Widzimy, że orzecznictwo Sądu Najwyższego dotyczące spowodowania katastrofy w ruchu lądowym nie jest jednolite, za to bardzo kontrowersyjne.

Ostatnią, istotną kwestią, której wiele uwagi poświęciła judykatura Sądu Najwyższego, był zbieg przepisów art. 136 k.k. i art. 145 k.k.

Sporne jest w doktrynie, czy pomiędzy art. 145 § 1 k.k. a art. 136 k.k. zachodzi pozorny czy rzeczywisty zbieg tych przepisów. K. Buchała<sup>10</sup> wyraził pogląd, że zachodzi pozorny zbieg tych przepisów, albowiem uszkodzenie mienia, tak samo jak uszkodzenie ciała, jest skonsumowane przez spowodowanie katastrofy. A. Ferenc<sup>11</sup> natomiast uważał, że pomiędzy art. 136 k.k. a art. 145 k.k. zachodził kumulatywny (rzeczywisty) zbieg przepisów ustawy.

Orzecznictwo Sądu Najwyższego w tej kwestii nie jest jednolite. Reprezentatywne są dwa jego wyroki dotyczące tej sprawy. W pierwszym z nich (wyrok z 26.III.1982 r. Rw 162/82, nie publikowany) czytamy:

„Sąd pierwszej instancji, wbrew dyrektywie zawartej w art. 10, § 2 k.k., przyjął w zaskarżonym wyroku, iż popełniony przez oskarżonego czyn w kumulatywnym zbiegu wyczerpuje znamiona przestępstwa z art. 136 § 2 k.k. w zbiegu z art. 145 § 1 i 2 k.k.

Kumulatywne wymienienie wyżej wymienionych przepisów w przypadku oskarżonego jest niedopuszczalne, jako że art. 136 § 2 k.k. pochłania całkowicie treść kryminalną skutków określonych w art. 145 § 1 i 2 k.k. (...).”

W drugim zaś orzeczeniu (wyrok z 9.IV.1982 r. Rw 219/82, OSN PG 1983 nr 1, poz. 1) Sąd Najwyższy stwierdził:

„Skoro oskarżony działał, w stanie nietrzeźwości (...), to należało — stosownie do wymogów treści art. 10 § 2 i 3 k.k. — zastosować kumulatywną kwalifikację prawną z art. 136 § 2 k.k. w związku z art. 145 § 3 k.k., gdyż dopiero ona oddaje pełną treść kryminalną czynu i pozwala na ukaranie sprawcy w ramach surowszej sankcji przewidzianej w art. 145 § 3 k.k. (...).”<sup>12</sup>

<sup>10</sup> K. Buchała: Kumulatywna kwalifikacja przestępstw komunikacyjnych, *Nowe Prawo* 1972 nr 11, s. 1621. Por. ponadto: K. Buchała: *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1973, s. 58; J. Bień: *Kumulatywna kwalifikacja przestępstw komunikacyjnych*, „*Problemy wymiaru sprawiedliwości*”, 1975 nr 7, s. 80—81.

<sup>11</sup> A. Ferenc: *Kumulatywna kwalifikacja w kodeksie karnym*, *Nowe Prawo* 1971 nr 4, s. 504.

<sup>12</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z 3.X.1985 r. I KR 230/85 (nie publikowany)

Drugie rozstrzygnięcie zasługuje na aprobatę. Pozostaje ono w zgodzie z Wytycznymi wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwach drogowych.<sup>13</sup> Natomiast pierwsze jest dyskusyjne, przynajmniej ze względów prakseologicznych. Za rzeczywistym zbiegiem przepisów ustawy może przemawiać okoliczność, że przestępstwo spowodowania katastrofy w komunikacji może popełnić każdy, nawet nieuczestnik ruchu. Natomiast występki z art. 145 § 1 i 2 k.k. może popełnić zasadniczo tylko uczestnik ruchu. Powołanie obok art. 135 k.k. także artykułu 145 § 1 i 2 k.k. wskazuje, że katastrofy w komunikacji spowodował uczestnik ruchu w wyniku naruszenia zasad bezpieczeństwa w tym ruchu obowiązujących.<sup>14</sup>

Nie budzi natomiast kontrowersji istnienie możliwości kumulatywnego zbiegu przepisów art. 137 k.k. i art. 145 k.k. Ich zakresy bowiem krzyżują się. Mogą istnieć takie zdarzenia w ruchu, które będą stanowiły niebezpieczeństwo katastrofy, chociaż nie wywołały żadnego skutku. Mogą również istnieć zdarzenia, które wyczerpują jedynie znamiona wypadku drogowego, nie sprowadzając niebezpieczeństwa katastrofy. Wreszcie mogą mieć miejsce zdarzenia, które stanowią nie katastrofę, lecz niebezpieczeństwo jej nastąpienia, a sprowadzały się one do skutków wskazanych w art. 145 k.k. Będą się one zatem mieścić we wspólnym polu powstałym ze znamion obu przepisów. Krzyżowanie się art. 137 k.k. i art. 145 k.k. następuje wówczas, gdy uwzględni się podmiotowe oraz przedmiotowe znamiona tych przestępstw. Można zatem przyjąć kumulatywny zbieg przepisów art. 137 § 2 k.k. i art. 145 k.k. oraz art. 137 § 1 k.k. i art. 145 k.k.<sup>15</sup>

Potwierdzenie powyższego znajdujemy w orzecznictwie Sądu Najwyższego. Na przykład w wyroku z 7.XI.1978 r. III KR 185/78 (OSNKW 1979 nr 4, poz. 34) czytamy:

„Wprawdzie Wytyczne w sprawach o przestępstwa drogowe przewidują możliwość stosowania kumulatywnej kwalifikacji czynu z art. 137 § 1 i 2 k.k. w zbiegu z art. 145 k.k., ale zachodzi to wówczas, gdy sprawca wypadku drogowego sprowadza dodatkowo taką sytuację, która w każdej chwili przekształcić się może w katastrofę. W zależności od tego, czy tę dodatkową sytuację sprawca spowoduje umyślnie lub nieumyślnie, stosuje się do tego przepisu art. 137 § 1 lub 2 k.k. w zbiegu z art. 145 k.k.”.

<sup>13</sup> Por. Wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe z 28.VII.1975 r., OSNKW 1975 nr 3—4, poz. 33.

<sup>14</sup> Możliwa jest również kwalifikacja z art. 147 § 1 k.k. i art. 136 § 1 pkt 1 k.k., jak również art. 136 § 2 k.k. i art. 147 § 1 k.k. Na możliwość taką wskazują dwa wyroki Sądu Najwyższego (nie publikowane). Są to mianowicie: wyrok z 8.XI.1972 r. II KR 175/72 oraz wyrok z 17.I.1985 r. I KR 341/84.

<sup>15</sup> Por. K. Buchała: Kumulatywna kwalifikacja przestępstw komunikacyjnych, jw., s. 1623—1624, a także wyrok Sądu Najwyższego z 20.VI.1972 r. OSNKW 1972 nr 10, poz. 158.

W nie publikowanym wyroku z 26.VI.1985 r. I KR 163/85 Sąd Najwyższy zajął również trafne stanowisko. Podkreślił, że kwalifikacja prawna czynu oskarżonego z art. 137 § 1 k.k. w zbiegu z art. 145 § 3 k.k. jest w konkretnej sytuacji faktycznej w sprawie kwalifikacją słuszną:

„Istota rzeczy sprowadza się do oceny prawnej zdarzenia i jego przebiegu na podstawie realiów sprawy i rodzaju czynu będącego przedmiotem rozprawy. Według Wytycznych z 28.II.1975 r. (...) działanie umyślne, nawet z zamiarem ewentualnym przy zbrodni określonej w art. 136 k.k., jest w zasadzie nie do przyjęcia w stosunku do sprawcy będącego uczestnikiem ruchu (...).

Inaczej jednak należy ocenić od strony podmiotowej sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym w ramach art. 137 § 1 k.k. w sytuacji, kiedy sprawca godzi się na sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy.

Słusznie więc w ustalonym stanie faktycznym Sąd Wojewódzki przyjął, że zdarzenie wywołane przez oskarżonego było wypadkiem drogowym, który zawierał w sobie bezpośrednie niebezpieczeństwo dalej idących skutków, niż w istocie zaistniały, i że należy jej zakwalifikować z art. 137 § 1 w zbiegu z art. 145 § 3 k.k. (...). Wysoki stan nietrzeźwości oskarżonego potęgował bowiem niebezpieczeństwo nastąpienia najpoważniejszych i tragicznych skutków, do których nie doszło ze względu na sprzyjający dla innych uczestników ruchu drogowego przypadek”.<sup>16</sup>

Sąd Najwyższy dopuszcza również kumulatywną kwalifikację na podstawie art. 137 § 1 i art. 136 § 2 k.k. w wypadkach, gdy sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa zdarzenia było umyślne, a sprowadzenie samego zdarzenia nieumyślne.<sup>17</sup> Powyższe słuszne zapatrywanie znajdujemy w kilku wyrokach Sądu Najwyższego.<sup>18</sup> Najbardziej reprezentatywny był tu wyrok z 29.VIII.1979 r. V KRN 1/79 (OSNPG 1980 nr 1, poz. 10). Znajdujemy w nim stwierdzenie, że zebrany materiał pozwala na stwierdzenie, iż J. B. działaniem swym wyczerpał dyspozycję przepisu art. 137 k.k. Sprawca, zdając sobie sprawę z braku kwalifikacji zawodowych H. K. do prowadzenia pojazdów, stworzył przez to taki układ zdarzeń, które stanowiły realny stan zagrożenia dla ruchu autobusów, mogący w każdej chwili zmienić się w katastrofę (która zresztą nastąpiła). Świadomość skutków ze względu na przepełnienie samochodu, do prowadzenia którego potrzebne są szczególne kwa-

<sup>16</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z 19.XI.1980 r. V KRN 306/80 („Problemy Praworządności” 1981 nr 5, s. 66) oraz wyrok Sądu Najwyższego z 2.VIII.1982 r. I KR 172/82 (Nowe Prawo 1984 nr 6, s. 83).

<sup>17</sup> Por. I. Andrejew: Kodeks karny — Krótki komentarz, Warszawa 1986, s. 122.

<sup>18</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z 23.VII.1970 r. IV KR 120/70 (Biul. SN 1970 nr 10, poz. 176) oraz wyrok Sądu Najwyższego z 20.VIII.1973 r. III KR 172/73 (Nowe Prawo 1974 nr 3, s. 394 z glosą A. Bachracha).

lifikacje — była wydaje się — dla oskarżonego J. B. oczywista i dlatego można by nawet przyjąć, że sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy miało u niego postać winy umyślnej przez godzenie się z taką odpowiedzialnością (art. 137 § 1 k.k.).

Przytoczone orzeczenie wspomina jeszcze o dwóch, niezmiernie istotnych a poruszanych już wielokrotnie w judykaturze Sądu Najwyższego zagadnieniach związanych z określeniem niebezpieczeństwa i jego bezpośredniości przy przestępstwie z art. 137 k.k.

Niebezpieczeństwo nastąpienia katastrofy w komunikacji lądowej jest sytuacją, która czerpie swój sens ze zdarzeń przyszłych. Oznacza to karalność sytuacji, która poprzedza katastrofę, a sama nią nie jest, przy czym do katastrofy wcale dojść nie musi. Nie wystarczy zatem sama teoretyczna możliwość przerodzenia się określonego zdarzenia drogowego w katastrofę. Musi ono być realne i konkretne, a według Wytycznych Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe — znacznie prawdopodobne w aspekcie powstania określonego skutku. Sprowadzenie niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy w ruchu lądowym polega zatem na takiej sytuacji, w której określönemu dobru będącemu w stanie względnego bezpieczeństwa grozi efektywna szkoda.<sup>19</sup> Może ona powstać w wyniku wystąpienia trzech czynników związanych z warunkami drogowymi, rodzajem i typem pojazdu oraz osoby kierującego.

Orzecznictwo Sądu Najwyższego skupiło się na ostatnim z wymienionych czynników oraz na powstałej sytuacji drogowej. Na pełną akceptację zasługuje wyrok Sądu Najwyższego z 16.II.1981 r. I KR 29/81 (nie publikowany):

„Dla zaistnienia przestępstwa z art. 137 § 1 k.k. wymagane jest ustalenie jego znamion na tle konkretnego materiału dowodowego, okoliczności i przebiegu zdarzenia, jego miejsca i czasu, a zwłaszcza, czy zaistniało realne i bezpośrednie niebezpieczeństwo katastrofy w konkretnej sytuacji przedmiotowo-podmiotowej, jaka miała miejsce w niniejszej sprawie.

Nie w każdym bowiem przypadku prowadzenie samochodu nawet w stanie nietrzeźwości i bez prawa jazdy oraz ulicami miasta musi zaistnieć sytuacja realnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy. Zależy to bowiem od ustaleń o charakterze przedmiotowym i podmiotowym w konkretnej sprawie”.

W wyroku z 20.V.1982 r. II KR 114/82 (OSN PG 1982 nr 3, poz. 15) znajdujemy konkretyzację wyrażonego poglądu:

„Oskarżony prowadził samochód w stanie znacznego upojenia alkoholem (2,44%) bez uprawnień po ulicach, na których w tym czasie panował ożywiony ruch pojazdów i pieszych. Samochodem tym wjechał kilkakrotnie na chodnik, w tym raz w miejscu, w którym znajdowała się spora grupa ludzi, którzy rozpie rzchli się, oraz

<sup>19</sup> Por. K. Buchała: *Bezprawność przestępstw nieumyślnych oraz wyłączające je dozwolone ryzyko*, Warszawa 1971, s. 21 i n.

uderzył nim w słupek znaku drogowego i w murek oddzielający chodnik od wejścia do kawiarni. Uderzenie to spowodowało uszkodzenie samochodu (...).

Zastosowana przez Sąd Wojewódzki kwalifikacja prawna czynu z art. 137 § 1 k.k. nie może być zasadnie kwestionowana. Oskarżony, prowadząc samochód osobowy (...) w warunkach i w sposób wyżej opisany, przewidywał i godził się, że spowodzi tym bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia znacznej liczby osób, a także mienia w znacznych rozmiarach. Tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności i przytomności innych uczestników ruchu należy przypisać, że w tej sytuacji nie doszło do zderzenia się oskarżonego z innymi pojazdami i do ofiar w ludziach. A niebezpieczeństwo takie istniało, było jak najbardziej realne i zagrażało bezpośrednio, to znaczy w każdej najbliższej chwili”.

Co do bezpośredniości niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy, występowała w sądowym orzecznictwie duża jednolitość wbrew temu, co można było zaobserwować w kwestii określenia przez nie pojęcia „bezpośrednio”.<sup>20</sup> Można przyjąć, że o bezpośredniości decyduje bliskość skutku i jego niezależność od innych przyczyn. Pogląd ten wyraził Sąd Najwyższy w trzech orzeczeniach. W wyroku z 21.V.1974 r. III KR 407/73 (OSN PG 1974 nr 10, poz. 109) SN podkreślił m.in., że spowodzenie bezpośrednio niebezpieczeństwa nastąpienia katastrofy polega przedmiotowo na spowodowaniu sytuacji, która, niezależnie od dalszej ingerencji człowieka, może w każdej chwili przekształcić się w katastrofę w ruchu lądowym.

W nie publikowanym wyroku z 17.I.1975 r. V KRN 102/74 SN stwierdził natomiast:

„Szczególnie wysoki stopień nietrzeźwości oskarżonego (2,8%) i niezgodny z przepisami ruchu drogowego sposób prowadzenia samochodu osobowego w tym stanie po ruchliwych ulicach miast, przejawiający się m.in. we wjechaniu na chodnik w celu uniknięcia zderzenia z jadącym prawidłowo po swojej stronie tramwajem — świadczy o tym, że oskarżony możliwość spowodzenia bezpośrednio niebezpieczeństwa katastrofy przewidywał i na to się godził”.<sup>21</sup>

Godny uwagi jest również wyrok Sądu Najwyższego z 19.I.1976 r. I KRN 45/75 (nie publikowany). Znajdujemy w nim słuszne

<sup>20</sup> Por.: G. Rejman: Usiłowanie przestępstwa w prawie polskim, Warszawa 1965, s. 11 i n.; wyrok Sądu Najwyższego z 8.X.1954 r., wyrok Sądu Najwyższego z 9.VI.1958 r. OSPIKA 1959, poz. 225 oraz wyrok SN z 2.XI.1956 r. RPiES nr 1, s. 320.

<sup>21</sup> Patrz: wyrok Sądu Najwyższego z 16.I.1980 r. V KRN 316/79 (nie publikowany). Wedle tego wyroku nierespektowanie zasad bezpieczeństwa w sposób rażący i umyślny oraz w określonych rozmiarach świadczyło o godzeniu się przez oskarżonego na spowodzenie bezpośrednio niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu drogowym.

stwierdzenie, że „umyślne spowodzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy (art. 137 § 1 k.k.) polega na tym, że sprawca stwarza taki układ i wywołuje taki przebieg zdarzeń w kręgu swego działania, które, razem wzięte, stanowią realny i rzeczywisty (bezpośredni) stan zagrożenia dla ruchu drogowego, a więc zdarzenie zakłócające w sposób groźny i o dużych rozmiarach ruch drogowy, zagrażający życiu lub zdrowiu ich użytkowników albo powodujący szkody w znacznych rozmiarach.”

## **SYLWETKI WYBITNYCH ADWOKATÓW**

ZDZISŁAW KRZEMIŃSKI

### **Mecenas Stanisław Janczewski**

1. Był to autentyczny warszawiak. Urodził się w Warszawie w dniu 1 października 1887 roku jako syn Wiktorá i Bronistawy małżonków Janczewskich. Nie mamy zbyt wielu danych dotyczących jego najbliższej rodziny, wiemy jednak, że miał dwóch braci oraz że ojciec był urzędnikiem w Towarzystwie Kredytowym. Była to rodzina bardzo religijna i ta atmosfera domowa wpłynęła na ukształtowanie się poglądów i charakteru najmłodszego syna, Stanisława Janczewskiego.

Na naukę gimnazjalną wyjechał młody Stanisław do Rosji do Kiszyniowa. Po zdaniu tam matury zapisuje się na Wydział Prawa w Kijowie. Korzystając z przerw semestralnych, przyjeżdża często do Warszawy.

Po ukończeniu studiów prawniczych i aplikacji adwokackiej zostaje wpisany w roku 1912 na listę adwokatów w Warszawie. Tak zaczyna się nowy, bardzo ciekawy okres w życiu młodego adwokata Stanisława Janczewskiego.

2. W krótkim czasie staje się cenionym cywilistą. Te zainteresowania nie ograniczają się tylko do praktyki „kratkowej”, ale obejmują z czasem doktrynę cywilistyczną. Specjalizował się w prawie handlowym. Cywiliści cenili sobie bardzo opracowany przez niego i wydany „Podręcznik prawa handlowego i wekslowego” (wznowiony został po ostatniej wojnie w roku 1947). I chociaż był on przeznaczony głównie dla studentów, to jednak korzystali z niego także praktycy, a przede wszystkim adwokaci.

Pisanie było pasją mec. Janczewskiego. A pisał pięknym, prostym językiem, jakże dalekim od często spotykanego dzisiaj „bełkotu”. Nic więc dziwnego, że Polska Akademia Literatury nadała mu w roku 1938 Srebrny Wawrzyn Akademicki za kult języka w słowie i piśmie.

Życie adv. Stanisława Janczewskiego związane było nierozdzielnie z zawodem adwokackim i samorządem. Już w okresie