

# Stanisław R. Kubiak

---

## Zachowanie się ofiary wypadku drogowego a odpowiedzialność kierowcy

---

Palestra 5/1(37), 60-66

---

1961

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.

czenia także wtedy, gdy przekazuje on sprawę do ponownego rozpoznania, orzeczenie to bowiem pozbawia skutków prawnych zaskarżone orzeczenie I instancji, i to w taki sposób, od którego nie przysługuje żaden zwykły środek odwoławczy (por. Siedlecki — op. cit., str. 190).

Z powyższych względów sąd obowiązany jest wydać dłużnikowi wypis orzeczenia ze wzmianką o jego prawomocności (§ 86 regulaminu czynności sądów wojewódzkich i powiatowych w sprawach cywilnych i karnych — Dz. U. z 1953 r. Nr 44, poz. 216), a komornik sądowy obowiązany będzie z mocy art. 568 § 1 pkt 3 k.p.c., opierając się na tym wypisie, umorzyć egzekucję wszczętą na podstawie opatrzonego klauzulą wykonalności orzeczenia sądu I instancji udzielającego zabezpieczenia, z mocy zaś art. 569 § 2 k.p.c. uchyli dokonane czynności egzekucyjne, w szczególności więc owe znaki zajęcia, o które chodzi autorowi.

To samo dotyczy także sekwestru, przy czym organem egzekucyjnym jest wówczas sąd, a nie komornik (art. 881. w związku z art. 773 k.p.c.).

Wbrew pogładowi autora uchylenie postanowienia udzielającego zabezpieczenia i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania może być i celowe, i słuszne. Autor wysuwa alternatywę: albo w stadium rozpoznania sprawy w II instancji są spełnione warunki przewidziane w art. 855 k.p.c. i wówczas zażalenie należy oddalić, albo też nie są one spełnione i wówczas zaskarżone postanowienie należy zmienić, a wniosek o zabezpieczenie oddalić. *Tertium non datur*. Otóż właśnie *datur!* Stan faktyczny bowiem może być wyjaśniony niedostatecznie, tak że sąd II instancji może uznać za konieczne dokonanie pewnych dodatkowych ustaleń, nie dopatrując się jednocześnie celowości przeprowadzenia uzupełniającego postępowania dowodowego we własnym zakresie. W takiej więc sytuacji pozostaje tylko uchylenie postanowienia i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. Zwalnia to powoda od zgłaszania ponownego wniosku o zabezpieczenie, a zarazem obliguje sąd I instancji do ponownego rozpoznania już zgłoszonego wniosku, za czym przemawiać może także i ekonomia procesowa.

Stanisław Garlicki

### III

## Zachowanie się ofiary wypadku drogowego o odpowiedzialność kierowcy

Rozważania niniejsze ograniczają się do omówienia wypadków niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, podpadających pod art. 215 § 1, ewentualnie — pod art. 242 § 1 k.k., w potocznym języku określanych jako wypadki drogowe.

W orzecznictwie sądów powszechnych zdarza się, że nie dokonano należytej analizy sytuacji, w wyniku której doszło do wypadku drogowego. Wydaje mi się, że powodem tego jest przede wszystkim niedostateczna pomoc, jakiej sądom udzielają biegli. Wypadki drogowe są bardzo różnorodne, przepisy zaś prawne, choć dość nieliczne, w powiązaniu jednak z zagadnieniami wynikającymi z techniki pojazdów mechanicznych nasuwają przy rozstrzygnięciu zagadnienia winy kierowcy poważne trudności. Sytuację komplikuje nadto często zdarzające się spożywanie alkoholu przez uczestników wypadku.

Ale jest jeszcze jeden element przyczyniający się mimo woli do wydawania błędnych orzeczeń, mianowicie nienależyta ocena zachowania się samej ofiary wypadku. W sprawach daje się często zauważyć zupełnie wyraźnie pewnego rodzaju niechęć wobec kierowcy oraz jawne współczucie dla ofiary wypadku. Te stany emocjonalne cechują zarówno przedstawicieli organów prowadzących śledztwo, jak i biegłych. Tymczasem owe procesy psychiczne, mające charakter uczuciowy, utrudniają należytą ocenę okoliczności, w wyniku których nastąpił wypadek, a co za tym idzie — prowadzą do powstawania wad w toku śledztwa oraz błędów w orzekaniu.

Sąd Najwyższy w okresie powojennym tylko w jednym wypadku ogłosił orzeczenie, w którym zajmował się kwestią współwiny uczestników wypadku drogowego.<sup>1</sup> Miało to miejsce w sprawie I K 1166/51. Sąd Najwyższy wyraził tam pogląd, iż „wypadki w ruchu kołowym nie zawsze są następstwem wyłącznej winy kierowcy, który bezpośrednio dokonał najechania. Niemniej jednak często są one rezultatem winy innych kierowców prowadzących pojazdy kołowe lub osób znajdujących się na drodze. Toteż zadaniem śledztwa sądu w każdym wypadku katastrofy w ruchu kołowym jest należyte ustalenie faktyczne: kto, jakim działaniem lub zaniechaniem i w jakim stopniu przyczynił się do spowodowania lub spowodował katastrofę. Wina osób, które ucierpiały wskutek katastrofy, posiada w procesie karnym znaczenie nie tylko dla określenia stopnia winy innych współsprawców zderzenia, lecz pociąga za sobą bezpośrednią odpowiedzialność karną winnych, niezależnie od tego, jakie skutki dla nich katastrofy spowodowała”. Tezy tego orzeczenia nie zawsze są brane pod uwagę przez niższe instancje. Dla ilustracji moich

<sup>1</sup> Zbiór Orzeczeń Sądu Najwyższego — Orzeczenia Izby Karnej, rok 1952, zeszyt IV, poz. 50, str. 173 i nast.

wywodów posłużę się tu trzema przykładami z praktyki obrotowej.

W jednym z nich kierowca, prowadząc samochód ciężarowy marki Star 20 przystosowany do przewozu osób, miał wypadek, który pociągnął za sobą śmierć paroletniego dziecka. Kierowca był trzeźwy, jechał z dozwoloną szybkością. Dziecko wpadło pod samochód, przebiegając przez drogę. Przyniesione przeze mnie wyżej stany emocjonalne osób prowadzących śledztwo wpłynęły niewątpliwie na wydanie postanowienia o aresztowaniu kierowcy.

Zostało ustalone w śledztwie (zdjęcie fotograficzne i wynik sekcji zwłok), że małoletni denat leżał na brzuchu pomiędzy przednimi kołami samochodu głową w kierunku jazdy samochodu. Upadek denata na drogę spowodował zmiążdżenie twarzy i wymóżdżenie. Prawe ramię denata leżało przy prawym przednim kole samochodu, a na łokciu tegoż ramienia był ślad uderzenia.

Powołany przez prokuraturę biegły wyraził przypuszczenie, że denat wpadł pod samochód, biegnąc — w kierunku jazdy samochodu — z lewej strony samochodu. Tymczasem gdyby tak miało być, to denat musiałby się poruszać z szybkością większą od szybkości samochodu i zostałby przejechany przez lewe koło. Brak wyobraźni nie pozwolił biegłemu przyjąć jedynej trafnej hipotezy, że denat biegł ukośnie z lewej strony przez drogę naprzeciw samochodowi, przy czym maska samochodu uderzyła go w prawy łokieć, co spowodowało upadek na twarz na asfalt, a następnie zmiążdżenie twarzy i wymóżdżenie. Biegły uważał ponadto, że oskarżony powinien był ominąć małoletniego denata z tyłu. Jeżeli jednak denat biegł naprzeciw samochodowi z lewej strony, to ominięcie z tyłu wymagało skręcenia samochodu w lewo. To mogłoby spowodować tylko jeszcze silniejsze uderzenie denata, nie mówiąc już o tym, że taki manewr zawierał niebezpieczeństwo postawienia oskarżonemu zarzutu, iż znalazł się po lewej stronie jezdni. Jeżeli jeszcze wziąć pod uwagę, że samochód w chwili zetknięcia się z denatem miał szybkość bliską zeru (skoro nie przejechał nawet ręki denata), to w tej sytuacji wypada tylko samemu denatowi przypisać jego śmierć.

Sąd wojewódzki nie wziął jednak pod uwagę tego oczywistego błędu ofiary wypadku, oparł się na opinii biegłego i wydał wyrok skazujący kierowcę. Na szczęście Sąd Najwyższy uznał zarzuty rewizji kierowcy za uzasadnione i wyrok skazujący uchylił.

W innym znowu wypadku kierowca samochodu ciężarowego marki Star 20 został oskarżony o to, że spowodował wywrócenie się jadących motocyklem osób. Sytuacja wydawała się na pozór nieskomplikowana:

kierowca jechał wolno przez osadę i omijał stojący na ulicy wóz. W tym czasie z przeciwnej strony nadjechał motocykl, który wymijając samochód, upadł obok samochodu.

Biegły zarzucił tu oskarżonemu, że skoro nie widział motocyklisty przed omijaniem stojącego wozu, to musiał nie sprawdzić jezdni przed omijaniem. Tymczasem biegły nie wziął zupełnie pod uwagę następujących faktów: 1. jezdnia była śliska, gdyż padał deszcz, 2. w odległości 20 metrów przed stojącym na ulicy wozem znajdowało się skrzyżowanie i 3. za skrzyżowaniem ulica była wygięta. Skrzyżowanie zobowiązywało motocyklistę do zmniejszenia szybkości, a wijąca się jezdnia zmniejszała widoczność. Przy założeniu, że motocyklista jechał szybko, kierowca samochodu mógł nie widzieć motocyklisty, kiedy omijał wóz, bo motocyklista znajdował się poza zakretem. Założenie, że motocyklista jechał szybko, potwierdziła okoliczność, którą przyznał motocyklista: wpadł on mianowicie w poślizg, kiedy zaczął hamować, widząc samochód omijający wóz.

Biegły z tego faktu nie wyciągnął żadnego wniosku. A tymczasem w niebogatej wprawdzie w języku polskim literaturze fachowej z zakresu wypadków drogowych poślizg jest omawiany.<sup>2</sup> Zdaniem fachowców „poślizg zawsze stawia pojazd mechaniczny w pozycji nienormalnej, a jego likwidacja zależy od wykształcenia i doświadczenia kierowcy. Poślizg boczny następuje (...) przy zbyt gwałtownym hamowaniu, które powoduje unieruchomienie tylnych kół. Przy bocznym poślizgu kierowca może utracić panowanie nad pojazdem, co pociąga za sobą zwiększenie poślizgu (...), a nawet niekiedy wywrócenie się (...) umiejętność likwidowania poślizgów bocznych posiadają tylko kierowcy doświadczeni (...). Poślizg boczny zdarza się szczególnie często przy jeździe na śliskiej jezdni podczas deszczu (...). Obok bocznego występuje również poślizg wzdłużny, przy którym pojazd mechaniczny sunie w prostym kierunku jazdy (...), ślizgając się z zatrzymanymi kołami na jezdni. Powstaje on najczęściej przy zbyt gwałtownym hamowaniu (...). Poślizg wzdłużny, tak zresztą jak i boczny, jest specjalnie groźny dla motocyklistów, ponieważ niezmiernie utrudnia, a niekiedy nawet uniemożliwia zachowanie równowagi, powodując przewrócenie się motocyklisty”.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> W. Rychter i E. Rzeszkowicz: Wypadki drogowe. Wydawnictwo MON, Warszawa 1957.

<sup>3</sup> Op. cit., s. 172.

Motocyklista nie okazał na rozprawie zezwolenia na prowadzenie motocykla a organy śledcze zapomniały ustalić, od kiedy ma on to zezwolenie. Oświadczył jednak, że otrzymał je „tego roku”; ponieważ wypadek miał miejsce w dniu 20 czerwca, a zezwolenia wydaje się po egzaminach, które wymagają jazdy w terenie otwartym, można przyjąć, że motocyklista mógł mieć pozwolenie najwyżej od marca, a więc przez okres blisko 3 miesiące.

Zdaniem wspomnianych wyżej fachowców<sup>4</sup> kierowca zaczyna właściwą naukę samodzielnego prowadzenia dopiero po złożeniu egzaminu i otrzymaniu pozwolenia. Jest więc kierowcą nie tylko niedoświadczonym, ale nie ma nawet przeciętnej umiejętności. „Wśród kierowców cywilnych brak doświadczenia występuje zazwyczaj tylko u motocyklistów, którzy przejechali dopiero pierwsze setki kilometrów”.<sup>5</sup> Ponieważ w sprawie omawianej przeze mnie chodzi o dwa pojazdy, z których jeden jest motocyklem, wypada przytoczyć tu sformułowania powyższych fachowców dotyczące motocykli: „(...) motocykle i skutery dosłownie wciskają się w najwęższe luki pomiędzy inne pojazdy, jeżdżą po całej szerokości jezdni i denerwują kierowców samochodowych swym zachowaniem. Do tego dochodzi fakt, że motocyklami i skuterami jeżdżą przeważnie ludzie bardzo młodzi, mało zrównoważeni i niekiedy wielce nierozsądni, wyzywający się w ryzyku, jakie pociąga za sobą szybka jazda (...)”.<sup>6</sup>

Biegły nie rozważył ani jednej z przytoczonych okoliczności. A przecież wina motocyklisty i brak winy kierowcy samochodu były oczywiste. I brak doświadczenia motocyklisty i szybka jazda po mokrej ulicy przemawiały za tym, że to właśnie motocyklista spowodował wywrócenie jadących motocyklem, a nie kierowca samochodu, który nawet nie otarł się o motocykl. Mimo że na rozprawie głównej wystąpiły te nowe elementy wypadku, biegły nie zmienił ani na jotę opinii wypowiedzianej w śledztwie. Błąd tej opinii aż bije w oczy. Stanowiła ona widocznie jednak tak przemożną sugestię dla sądu powiatowego, że wydał on wyrok skazujący kierowcę samochodu. Niestety, sąd rewizyjny zmienił wyrok tylko o tyle, że orzeczoną karę pozbawienia wolności zamienił na karę grzywny.

W ostatnim wypadku kierowca samochodu ciężarowego marki Star 20 był oskarżony o to, że przy wyprzedzaniu innego samochodu

<sup>4</sup> Op. cit., s. 173.

<sup>5</sup> Op. cit., s. 175.

<sup>6</sup> Op. cit., s. 165.

ciężarowego uderzył prawą burtą swego samochodu w lewą burtę samochodu wyprzedzanego, który w następstwie zderzenia przewrócił się do przydrożnego rowu. Zdawałoby się na pierwszy rzut oka, że wina kierowcy wyprzedzającego nie budzi wątpliwości. Tak jednak nie było. Mianowicie kierowca wyprzedzany był pijany. Krew pobrana o godz. 17 zawierała 0,39‰ alkoholu, a ponieważ wypadek miał miejsce o godz. 12,30, więc zawartość spożytego alkoholu w krwi w chwili wypadku wynosiła 0,79‰ (po doliczeniu po 0,09‰ przez 4,5 godziny). Jak wiadomo,<sup>7</sup> przy tej ilości alkoholu we krwi wszyscy kierowcy mogą być niebezpieczni.

Wbrew temu oczywistemu faktowi biegły wypowiedział się, iż spożycie alkoholu nie miało wpływu na przebieg wypadku. Zawartość alkoholu, zdaniem biegłego, była niewielka. Tymczasem ta „niewielka” zawartość spowodowała: 1) że kierowca wyprzedzany nie słyszał w ogóle sygnałów dźwiękowych dawanych przez oskarżonego, 2) że już po ujrzeniu w lusterku bocznym, iż oskarżony wyprzedza, wyprzedzany nie zjechał na prawą stronę, 3) że po obtarciu się burt obu samochodów nietrzeźwy kierowca nie hamował w ogóle swojego pojazdu, bo przejechał po drodze 18 metrów, przejechał przez poboczne, wjechał do rowu i oparł się dopiero na skarpie w odległości 8 metrów od brzegu drogi.

Wina wyprzedzanego nietrzeźwego kierowcy nie ulega wątpliwości. Ponieważ zeznał on, że jechał z szybkością ok. 30 km/godz., przeto proste naciśnięcie pedału hamulca nożnego spowodowałoby zatrzymanie się pojazdu na piętnastym metrze, a więc jeszcze na drodze, nawet nie na poboczu (wynika to z obliczenia drogi rzeczywistego hamowania, która przy szybkości 30 km/godz. na nawierzchni asfaltowej wynosi 5,9 m, oraz drogi przebytej w czasie reakcji psychicznej kierowcy, trwającej 1 sekundę, o długości 8,3 m). Gdyby nawet przyjąć, że wyprzedzany kierowca jechał szybciej, np. 40 km/godz., to zatrzymałby się na dwudziestym pierwszym metrze, a więc w rowie. Tymczasem kierowca zatrzymał się na skarpie oddalonej od brzegu drogi o 8 metrów. Nie ma więc najmniejszego związku przyczynowego pomiędzy obtarciem się burt samochodów a wywróceniem się wyprzedzanego samochodu.

Katastrofę więc spowodował kierowca wywróconego samochodu, który w ogóle zapomniał o użyciu hamulców, nie mówiąc już o tym, że użycie ich mogło stać się zupełnie zbędne, gdyby kierowca trzymał należy-

<sup>7</sup> B. P u c h o w s k i: Społeczna i diagnostyczna wartość kontroli trzeźwości. Archiwum Medycyny Sądowej, 1953. t. V. str. 34.

cie kierownicę i wyprostował samochód po obtarciu się. Przecież na długości 18 metrów można dojść — nawet po chwilowym zaskoczeniu — do równowagi i pojazd wyprostować. Było to jednak niemożliwe dla kierowcy znajdującego się pod działaniem tak dużej ilości alkoholu.

Emocjonalne uprzedzenie się organów prowadzących śledztwo do kierowcy wyprzedzającego poszło tu tak daleko, że zostało powzięte postanowienie o częściowym umorzeniu śledztwa w stosunku do kierowcy wyprzedzanego na podstawie opinii biegłego, iż kierowca ów jechał prawidłowo, a „spożycie alkoholu nie miało wpływu na przebieg wypadku”. Oskarżono natomiast wyłącznie trzeźwego kierowcę, który wyprzedzał. Sąd pierwszej instancji skazał oskarżonego na grzywnę.

Z powyższych przykładów widać, że nietrafna niekiedy opinia biegłego przyczynia się do pogłębienia wspomnianego już wyżej emocjonalnego uprzedzenia się do oskarżonego kierowcy oraz nie zawsze uzasadnionego współczucia dla ofiary wypadku.

*Stanisław R. Kubiak,*