

Stanisław Nuszel

Czy kierowca zawinił? : (przemówienie rewizyjne przed Sądem Najwyższym)

Palestra 9/11(95), 93-96

1965

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.

Z SALI SĄDOWEJ

STANISŁAW NUSZEL

Czy kierowca zawinił?

(Przemówienie rewizyjne przed Sądem Najwyższym)

Stan faktyczny:

W dniu 7 stycznia 1963 r. wydarzyła się poważna katastrofa na przedmieściu Bydgoszczy. Autobus PKS typu „Jelcz”, prowadzony przez oskarżonego Bronisława K., wpadł na strzeżonym przejeździe kolejowym pod poruszające się ze znaczną szybkością 2 spięte parowozy. W wyniku zderzenia pudło autobusu było wleczone wraz z kompletem pasażerów na odległość 207 m. Dziewięć osób poniosło śmierć, a 40 zostało rannych.

W krytycznym momencie nie zostały opuszczone bariery, chociaż na miejscu znajdowało się 2 dróżników (zdający i przejmujący służbę).

Widoczność dla pojazdów od strony nadjeżdżających parowozów praktycznie była równa zeru, albowiem wysoki nasyp oraz budka dróżników zasłaniały zupełnie tory.

Oskarżony K. zmniejszył przed przejazdem szybkość prawie do 20 km/godz.

W momencie przekraczania toru nadjeżdżające parowozy uderzyły w środek pojazdu, obróciły go i pociągnęły ze sobą.

Należy jeszcze dodać, że przejazd znajduje się na takim odcinku drogi, który jest objęty zakazem zatrzymywania się.

Obaj dróżnicy oraz kierowca autobusu zostali oskarżeni z art. 215 § 1 k.k., przy czym temuż kierowcy oskarżyciel postawił zarzut, że nie zastosował się do zarządzenia Centralnego Zarządu PKS z dn. 15.XII.1961 r. (nr T/5/22/61), które nakazywało kierowcy zatrzymanie pojazdu również przed strzeżonym przejazdem w celu upewnienia się (za pośrednictwem wysłanego na tory konduktora), czy nie nadjeżdża pociąg.

Sąd Wojewódzki uznał winę dróżników za udowodniczną, natomiast kierowcę autobusu, oskarżonego K., uniewinnił.

Oskarżyciel zaskarżył wyrok uniewinniający, a Sąd Najwyższy, uwzględnivszy rewizję, przekazał sprawę do ponownego rozpoznania.

Sąd Wojewódzki w wyniku ponownego rozpoznania sprawy skazał oskarżonego K. z art. 215 § 1 k.k. na 2 lata więzienia.

Z kolei obrońca oskarżonego K. zaskarżył powyższy wyrok i w ten sposób sprawa znalazła się ponownie na wokandzie Sądu Najwyższego.

Treść przemówienia:

Rewizja wymieniła i uzasadniła już wyczerpująco zarzuty postawione wyrokowi. Wystarczy więc m. zd., że uzupełnię piśmenny wywód rewizji omówieniem trzech istotnych zagadnień.

1. Zagadnienie pierwsze: czy wina kierowcy może być oparta na okoliczności, że nie zastosował się do treści wewnętrznego zarządzenia PKS?

Przed wszystkim trzeba zaznaczyć, że wymienione zarządzenie oraz wszystkie inne instrukcje, okólniki i regulaminy pracodawcy są w istocie tylko sprecyzowaniem warunków umowy o pracę, szczególnie w sensie dokładnego ustalenia obowiązków pracowniczych i ich granic.

Jeżeli więc pracownik nie dopełnił tak sprecyzowanego obowiązku, to może co najwyżej odpowiadać z art. 286 k.k. Tymczasem oskarżonemu K. postawiono zarzut z art. 215 k.k. Nie ma zatem żadnych podstaw do tego, żeby wewnętrzny przepis pracodawcy podnieść do rangi posiłkowej dyspozycji art. 215 k.k. Przy stosowaniu tego artykułu mogą więc wchodzić w grę jedynie ogólnie obowiązujące przepisy o poruszaniu się pojazdów na drogach publicznych.

Przepisy te ustalają kryterium ostrożności jednakowe dla wszystkich użytkowników dróg, i nie do utrzymania jest teza, żeby stopień ostrożności był zróżnicowany według formalnej przynależności konkretnego pojazdu do tego czy innego przedsiębiorstwa usług transportowych. Jeżeli kierowca FKS ma być zobowiązany — pod groźbą sankcji karnej — do zachowywania ostrożności bardziej krajowej niż przeciętnej (którą precyzuje orzeczenie SN ogłoszone w OSPiKA 1961, z. 3, str. 175), to dlaczego pozostali użytkownicy dróg publicznych mają się cieszyć przywilejem niezrozumiałym w warunkach równości obywatelskiej?

Teza oskarżyciela publicznego o możliwości oparcia się na przepisach zarządzenia PKS zmusza do zastanowienia się nad jeszcze jednym problemem: czy to zarządzenie nie jest przypadkiem sprzeczne z przepisami ogólnopństwowymi? Bo przecież powszechnie wiadomo, że przepis szczególny, sprzeczny z ogólnie obowiązującym przepisem wyższego stopnia, jest nieważny.

Nasze ustawodawstwo — zarówno obecne, jak i to, które obowiązywało w czasie krytycznym — oparte jest na zasadzie ograniczonego zaufania. Wyjątkowo tylko dopuszczało ono zasadę nieograniczonego zaufania w 2 wypadkach: a) w stosunku do zachowania się droźnika przy strzeżonych przejazdach kolejowych (§ 57 pkt 3) i b) w stosunku do milicjanta kierującego ruchem na skrzyżowaniach ulic.

Natomiast zasada bezwzględnego braku zaufania nie miała i nie ma żadnego zastosowania. Trafnie ujmuje to glosa do orzeczenia SN z dn. 16.VIII.1961 r. zamieszczona w komentarzu Jana Gajewskiego (wyd. 1961 r., str. 4i);

„Z problemem należytej ostrożności i nieprzestrzegania przepisów drogowych łączy się ściśle zasada zaufania.

Nie są do przyjęcia jednak następujące zasady: zasada bezwzględnego zaufania oraz zasada bezwzględnego braku zaufania.

Obie te zasady, jako niezyciowe i sprzeczne z ogólnymi pojęciami w kwestii winy nieumyślnej, zostały zdecydowanie odrzucone przez wszystkie najnowsze ustawodawstwa i poglądy naukowe”.

Jest chyba bezsporne, że zarządzenie PKS jest klasycznym przykładem zastosowania zasady bezwzględnego braku zaufania.

Wydaje się, że również bezsporne będzie stwierdzenie, że zasada ograniczonego

(lub bezwzględnego) zaufania jest przeciwstawna zasadzie bezwzględnego braku zaufania. Jedna druga wyłącza.

Skoro więc zasady te są sprzeczne, to również i przepisy na nich oparte muszą pozostawać w sprzeczności. W konsekwencji więc zarządzenie PKS, jako sprzeczne z przepisami ogólnopaństwowymi, musi tu ustąpić.

Sąd błędnie ocenił wagę zarządzenia FKS. Być może uczynił tak dlatego, że pod pojęcie oszczędności obiektywnej, wynikające z przepisów o ruchu drogowym, podstawił własny, subiektywny pogląd, zbliżony z treścią tegoż zarządzenia. Wychodząc zaś z pozycji takiej krańcowo subiektywnej oceny ostrożności, należałoby konsekwentnie przyjmując, że na jeszcze większą pochwałę zasługiwałoby zarządzenie, które by w trosce o bezpieczeństwo np. ograniczyło maksymalną szybkość autobusów do 10 km/godz. albo nawróciło do zaprzęgów konnych.

Taka krańcowa ostrożność, odpowiadająca zasadzie bezwzględnego braku zaufania, przekreślałaby sens motoryzacji i praktycznie uniemożliwiałaby użytkowanie dróg publicznych.

2. Zagadnienie drugie. Sugestia sądu co do winy oskarżonego wychodzi poza ramy wspomnianego zarządzenia, dlatego też z kolei należy się zastanowić nad tym, czy znajduje ona oparcie w obowiązujących przepisach lub w zasadach ruchu drogowego.

W tej części teza Sądu sprowadza się do stwierdzenia, że do wiadomości oskarżonego dotarły fakty zdarzenia się podobnych katastrof na przejazdach strzeżonych, a mimo to w konkretnym wypadku nie uczynił on nic dla zapewnienia bezpieczeństwa swego pojazdu. Musiał zatem przewidywać ewentualność katastrofy, czyli godził się z możliwością jej nastąpienia.

Wydaje się, że Sąd nie bierze pod uwagę istotnej różnicy, jaka zachodzi między dwoma pojęciami „liczenia się z możliwością katastrofy”:

a) jedno z tych pojęć to liczenie się z możliwością katastrofy zawsze i wszędzie z tytułu ryzyka niezależnego od woli człowieka (chodziłoby tu szczególnie o takie nasławienie, jakie może mieć np. pasażer samolotu dobrze zbudowanego i doskonale pilotowanego) bądź też z tytułu błędu lub złej woli innej osoby,

b) drugie z tych pojęć to liczenie się z możliwością katastrofy jako wyniku własnego sposobu prowadzenia pojazdu (chodzi tu o jazdę tzw. „kawalerską”, prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwym itp.).

Tymczasem stan faktyczny stwierdza bezspornie, że oskarżony był trzeźwy, a na trasie dawał widoczne dla pasażerów dowody właściwej ostrożności w prowadzeniu pojazdu, poza tym trzeba dodać, że oskarżonemu zależało na osobistym bezpieczeństwie.

Oskarżony zachował się tak, jak go nauczyły obowiązujące wówczas przepisy drogowe. Zresztą musiał tak jechać, jak jechał, bo był w sytuacji konia, któremu zakłada się klapy na oczy: nasyp i usytuowanie budki dróżników wyłączały widoczność od strony nadjeżdżających parowozów. Ponadto należy jeszcze pamiętać o tym, że przejazd znajdował się na odcinku, gdzie obowiązywał zakaz zatrzymywania się, żadna zaś okoliczność (choćby np. gwizd parowozu) nie upoważniała do tego, żeby kierowca miał prawo nie zastosować się do tego zakazu przy otwartych barierach na zasadzie stwierdzenia sytuacji, wskazującej na stan wyższej konieczności.

3. Zagadnienie trzecie. Dla właściwej oceny przedmiotowej sprawy należałoby jeszcze spojrzeć na wypadek jako na symptom narastającego problemu komunikacyjnego.

Statystyka wykazuje zadziwiająco prawidłowość czystotliwości podobnych katastrof. Oznacza to, że decydujące przyczyny tego tkwią głębiej, poza zasięgiem oddziaływania represji karnej. I raczej jest rzeczą przypadku, kiedy te przyczyny, w jakim miejscu oraz w działaniu lub zaniechaniu jakich mianowicie osób się ujawniają.

Wydaje się, że do tych przyczyn można zaliczyć przede wszystkim brak technicznego uregulowania problemu skrzyżowań. Obsługa wyłącznie ludzka w osobach dróżników z natury rzeczy nie daje gwarancji całkowitego bezpieczeństwa choćby ze względu na możliwość błędu, nagłego zastąpienia itd.

Ponadto rzuca się w oczy sięgające zamierzonych czasów uprzywilejowanie kolei w stosunku do transportu samochodowego. Ilustracją tego w niniejszej sprawie jest nie zakwestionowane przez oskarżyciela publicznego zachowanie się obsługi parowozów w momencie poprzedzającym zderzenie: obsługa ta widziała z pewnej odległości podniesione bariery i stwierdziła brak dróżnika, a jednak nie uczyniła nic, aby zapobiec zderzeniu. A przecież wystarczyłoby dać sygnał dźwiękowy lub choćby nieco przyhamować, wystarczyłoby (jak obliczył biegły) opóźnienie parowozów 0,6 sekundy, żeby do zderzenia nie doszło.

Stan taki ostro skrytykował prof. Cyprian w swej książce pt.: *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*:

„Jeszcze nie tak dawno orzecznictwo przedwojennych Niemiec w razie wpadnięcia samochodu pod pociąg przypisywało winę kierowcy, nakładając na niego wyłącznie — mimo istnienia zapory — obowiązek przekonania się, czy nie nadjeżdża pociąg. Oczywiście obecnie odstąpiono już od tego poglądu, wywodzącego się z okresu lokomotywy Stephensona” (str. 101).

Wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 6 lipca 1965 r. oskarżony Bronisław K. został uniewinniony.

PRASA O ADWOKATURZE

„Życie Warszawy” z dn. 30 września br. (nr 234) informuje, że w planie pracy Sejmowej Komisji Wymiaru Sprawiedliwości przewidziano w ciągu najbliższych miesięcy m.in. zbadanie tego, jak jest realizowana ustawa o ustroju adwokatury. W tym celu Komisja na posiedzeniu w dn. 29 września br. powołała specjalny zespół, który przedstawi swoje wnioski na plenum Komisji.

Zamieszczone w nrze 7—8 „Palestry” z br. artykuły dyskusyjne L. Myczkowskiego i S. Mizery na temat zakresu stosowania ustawowego prawa pierwokupu nieruchomości stały się przedmiotem zainteresowania prasy codziennej. w „Życiu Warszawy” (nr 234 z dn. 30 września) w obszernym artykule pt. „Spór o prawo