

Wojciech Kotowski

Obrońca kontra pełnomocnik w obliczu opinii biegłego

Palestra 58/3-4(663-664), 229-231

2013

Artykuł został 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.

Problematyka wypadków drogowych

Wojciech Kotowski

OBROŃCA KONTRA PEŁNOMOCNIK W OBLICZU OPINII BIEGŁEGO

Kierujący samochodem marki Jaguar, skręcając w drogę poprzeczną w prawo, zatrzymał się przed przejściem dla pieszych. Kiedy ruszył, mijając już granicę przejścia, na jezdnię weszła piesza, która następnie wpadła na bok samochodu, wskutek czego, będąc zaczepiona zewnętrznym lusterkiem, upadła na jezdnię, doznając obrażeń naruszających czynności organizmu na czas powyżej 7 dni.

Rezultatem postępowania przygotowawczego było wniesienie aktu oskarżenia przeciwko kierującemu samochodem, zarzucającego nieumyślne spowodowanie wypadku, wypełniające znamiona przestępstwa z art. 177 § 1 k.k.

Rozpoznający sprawę sąd rejonowy powołał biegłego ds. rekonstrukcji wypadków drogowych, powierzając mu ustalenie przebiegu wypadku, w tym zachowania jego uczestników, na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego, zarówno dowodów materialnych, jak i osobowych. Mimo zadania biegłemu niefortunnym pytań: 1) kto spowodował wypadek?, 2) kto się przyczynił do jego zaistnienia i w jakim stopniu? – biegły poradził sobie z nimi doskonale, odbierając intencję pytającego. Kategoryczna odpowiedź na pierwsze pytanie – w myśl której wypadek spowodowała wyłącznie piesza, która w określonej sytuacji mogła zapobiec zdarzeniu, w przeciwieństwie do kierującego, który takiej szansy nie miał – w zasadzie wykluczała zasadność odpowiedzi na drugie pytanie, ponieważ sama w sobie rozstrzygała kwestię winy.

Biegły dokonał dedukcyjnej analizy wzbogaconych przez siebie dowodów materialnych i dowodu osobowego pochodzącego z zeznań pieszej, składanych zarówno przed Policją, jak i przed sądem. Okazało się, że wzbogacony protokół oględzin samochodu Jaguar o dowody materialne w postaci wymiarów: długości – 4961 mm i szerokości – 1877 mm, które biegły wziął z auto-katalogu producenta pojazdu, a także ustalenie odległości śladów na prawym boku nadwozia pojazdu (miejsca kontaktu z pieszą) od czoła pojazdu, dokonane na podstawie zdjęcia boku pojazdu w aksonometrii prostokątnej i równania proporcji wymiarów z katalogu i ze zdjęcia samochodu Jaguar, pozwoliły na dokładne wyliczenie odległości śladu kontaktu pieszej na prawym boku nadwozia

od czoła samochodu Jaguar. Ustalenia oznaczają, że samochód Jaguar swoim czołem nadwozia przeciął tor ruchu pieszej na odcinku drogi wynoszącym ok. 1,84 m, zanim piesza na samochód weszła. Ze szkicu miejsca wypadku drogowego biegły wziął jedyny wiarygodny pomiar, a mianowicie szerokość jezdni wynoszącą 5 m. Z dowodów osobowych, zresztą ze zgodnych wyjaśnień kierującego i zeznań pieszej, wynika, że oboje uczestnicy zdarzenia: kierujący przed wjazdem, a piesza przed wejściem na przejście dla pieszych, zatrzymali się na chwilę. Z ustaleń biegłego wynika także, że oboje, a więc zarówno piesza, jak i kierujący samochodem Jaguar z hydrokinetycznym sprzęgłem i automatyczną skrzynią biegów (samoczynne przełączanie biegów zmieniającymi się oporami ruchu pojazdu) – poruszali się po przejściu z porównywalną prędkością 4–5 km/h.

Obrońca oskarżonego zρέcznie wyeksponował najmocniejsze i niebudzące wątpliwości ustalenia biegłego, zawarte zresztą w wyjątkowo rzetelnej opinii.

Pełnomocnik pokrzywdzonej, nie mając innych argumentów, wniósł o wyłączenie biegłego, zarzucając mu brak bezstronności i tendencyjność opracowania. Chodziło o to, że biegły ośmielił się wykazać przed sądem brak wyobraźni pieszej, co ubarwił jej stwierdzeniem: „w tym momencie wyleciałam w powietrze”. Jest oczywiste, że w określonej sytuacji drogowej kontakt pieszej z samochodem nie mógł spowodować relacjonowanych skutków.

Sąd uznał za zasadne wnioski obrońcy oskarżonego, oddalił wniosek pełnomocnika pokrzywdzonej oraz uniewinnił oskarżonego od zarzutu spowodowania wypadku.

W świetle obowiązującego w dniu zdarzenia stanu prawnego, określającego zachowanie uczestników ruchu drogowego, brak było zarówno technicznych, jak i prawnych podstaw postawienia kierującemu samochodem Jaguar zarzutu naruszenia przepisu art. 26 ust. 1 p.r.d. przez niespełnienie wymogu „ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu”, a tym samym postawienia go w stan oskarżenia. Natomiast piesza, wkraczając na przejście dla pieszych w obecności znajdującego się już na nim pojazdu, naruszyła przepis zawarty w art. 14 ust. 1 pkt a p.r.d., zabraniający pieszemu „wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych”.

Biegły dokonał gruntownej analizy przebiegu zdarzenia, dochodząc do słusznych wniosków mimo lakonicznego i nieprofesjonalnego opisu dokonanego przez funkcjonariuszy Policji. Opis ten zamykał się stwierdzeniem, że kierujący samochodem po skręcie w prawo potrafił pieszą, która weszła na przejście dla pieszych od prawej do lewej. Sama jego treść była dezinformująca w kwestii sposobu kontaktu pojazdu z pieszą, z góry sugerowała, że sprawcą jest kierujący. W opisie przebiegu zdarzenia ważne są szczegóły pozwalające na należyte zdefiniowanie rodzaju kontaktu pieszego z pojazdem. Chodzi o to, że jeżeli pojazd wchodzi z pieszym w kontakt: 1) czołem nadwozia, wówczas mamy do czynienia z uderzeniem pieszego, 2) narożnikami czoła nadwozia, wówczas mamy do czynienia z potarciem pieszego, 3) bokiem nadwozia, pieszy wchodzi na bok pojazdu, w takiej sytuacji mamy do czynienia z otarciem się boku nadwozia o pieszego lub zaczepleniem jego tułowia osprzętem nadwozia (np. lusterkiem bocznym).

W chwili wejścia pieszej na prawy bok pojazdu jego czoło znajdowało się już poza torem ruchu pieszej. Analiza dedukcyjna wjazdu-wkroczenia obojga uczestników ruchu wymagała najpierw przyjęcia logicznego toru ruchu pojazdu na wjeździe. Wjazd

szerokości 5,0 m z prawej strony pojazdu był ograniczony chodnikiem z jego krawężnią. Z lewej strony granicę wjazdu stanowiły betonowe słupki wkopane w jezdnię w pewnych odstępach. Biegły przyjął najpierw pierwszy, może dyskusyjny, ale logiczny tor ruchu kierującego pojazdem – środkiem wjazdu, w równej odległości od jego bocznych obramowań. W takim przypadku dla szerokości pojazdu – ok. 1,88 m – prawy bok samochodu Jaguar byłby oddalony od krawężnika chodnika o odległość ok. 1,56 m, a to oznaczałoby, że piesza do chwili kontaktu bocznego z pojazdem musiałaby przebyć odcinek drogi po przejściu właśnie owych 1,56 m. Natomiast jeżeli zatrzymamy obu uczestników ruchu na przejściu w chwili kontaktu pieszej z prawym bokiem nadwozia Jaguara, to czoło pojazdu, aż do szyby przedniej, będzie znajdowało się poza torem ruchu pieszej na długości równej odległości miejsca kontaktu pieszej z pojazdem od jego czoła, to jest ok. 1,84 m. Jeżeli teraz cofniemy pieszą z miejsca kontaktu z pojazdem na krawędź chodnika, z którego zeszła na jezdnię, o odcinek przebytej drogi, to znaczy 1,56 m, i z tą samą prędkością cofniemy pojazd o ten sam odcinek wynoszący 1,56 m, wówczas czoło samochodu będzie wystawać poza tor ruchu pieszej o długość 0,28 m ($1,84\text{ m} - 1,56\text{ m} = 0,28\text{ m}$). Z dedukcyjnego rachunku wynika oczywisty wniosek, że w chwili, gdy piesza schodziła z krawężnika na jezdnię, pojazd nie tylko znajdował się już na przejściu dla pieszych, ale wystawał czołem nadwozia poza jej tor ruchu długością rzędu ok. 30 cm. Zważywszy, że piesza zeznała, iż zrobiła „krok, może 2 kroki po przejściu”, biegły uznał za właściwy stan bardziej korzystny dla pieszej, a więc 2 kroki, i z danych statystycznych dla płci i wieku przyjął długość kroku 50 cm. Zatem za całą drogę według zeznań pieszej przyjął 1 metr. W takim przypadku, po przebyciu przez pieszą po przejściu drogi 1 metra do miejsca kontaktu z bokiem Jaguara, zatrzymaniu się obu uczestników kolizji i cofnięciu się pieszej o 1 metr na krawędź chodnika, cofamy również z tą samą prędkością pojazd o 1 metr. Wówczas odejmując od odległości miejsca kontaktu pieszej od czoła pojazdu odcinek drogi pojazdu 1 metr, otrzymamy 0,84 m ($1,84\text{ m} - 1,0\text{ m} = 0,84\text{ m}$). Według wersji pieszej, po przebyciu przez nią po przejściu dla pieszych drogi ok. 1 m do miejsca kontaktu z bokiem pojazdu, w chwili gdy piesza zdecydowała się wejść z chodnika na przejście, nie tylko pojazd znajdował się na przejściu, ale jego czoło nadwozia wystawało poza tor ruchu pieszej o ok. 85 cm.

Końcowy wniosek dedukcyjnej analizy parametrów ruchu obu uczestników zdarzenia jest następujący. W chwili gdy piesza zdecydowała się zejść z chodnika na przejście dla pieszych, samochód Jaguar znajdował się już na przejściu i częściowo czołem nadwozia przeciął tor ruchu pieszej.

Nie nasuwa wątpliwości, że zarówno stan zagrożenia, jak i sam kontakt fizyczny z bokiem samochodu osobowego Jaguar, kierowanego przez oskarżonego, spowodowała piesza. Ona wszakże, wpadając na będący w ruchu pojazd, odebrała kierującemu samochodem jakiegokolwiek szanse manewru obronnego, ponieważ samochodowi nie można zatrzymać „w miejscu”. Brak jest zatem technicznych, jak i prawnych podstaw utrzymania postawionego kierującemu zarzutu spowodowania wypadku drogowego, a nawet postawienia mu zarzutu przyczynienia się do omawianego zdarzenia. Słusznie sąd, będąc określonego zdania, uniewinnił oskarżonego. Wyrok jest prawomocny.