

Jerzy Sawicki, Janusz Kochanowski

Zmęczenie a odpowiedzialność karna w komunikacji drogowej

Palestra 10/12(108), 87-97

1966

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.

nej strony życia pracownika. Wydalenie z pracy może mieć miejsce tylko wtedy, gdy pracownik popełnia czyn będący naruszeniem jakiegoś konkretnie oznaczonego — oczywistego dla obu stron — podstawowego obowiązku pracowniczego. O tym zaś decydują wyłącznie okoliczności konkretnego wypadku.

Na ewentualny zarzut, że takie postawienie kwestii zwiększa stan niepewności co do zakresu i treści obowiązków pracowniczych, można jedynie odpowiedzieć, że ustanowienie rejestru obowiązków pracowniczych w stosunku do wszystkich pracowników podlegających przepisom dekretu z dnia 18.I.1956 r. nie jest możliwe.

JERZY SAWICKI, JANUSZ KOCHANOWSKI

Zmęczenie a odpowiedzialność karna w komunikacji drogowej

I

Kiedy w zbiorze esejów pt. *Cronica del Crimen* ukazała się przed laty praca L. Jimenez d'Asua, wybitnego prawnika języka hiszpańskiego, pt. „Wina i zmęczenie”¹, przeszła ona prawie niespostrzeżenie, chociaż jej autor cieszył się już zasłużoną sławą międzynarodową. Uznano widocznie, że teoretyk ten podjął wątek życiowy nieprzydatny.

Nie mieścił się on w dotychczasowym schemacie problematyki karno-sądowej. Nie powinno to zresztą dziwić. Roli czynnika zmęczenia i jego wpływu na przestępne zachowanie się człowieka na pewno nie uświadamiano sobie wówczas należycie. Zresztą judykatura i doktryna koncentrowała się wtedy w przeważającej mierze na przestępnych działaniach z winy umyślnej.

Odpowiedzialność za czyny nieumyślne, popełnione z lekkomyślności lub niedbalstwa, była w praktyce stosunkowo rzadka i wyjątkowa, a dopiero przy ocenie tych form winy czynnik zmęczenia zaczyna odgrywać rolę.

Wraz jednak z rozwojem przemysłu, niebywałym rozrostem środków komunikacji i powstaniem coraz bardziej gęstych skupisk miejskich zaczyna się odczuwać w większym niżeli dotychczas stopniu współzależność między sprawnością poszczególnych jednostek a zwiększonym ryzykiem naruszenia obowiązujących reguł. Zaczyna się też rozumieć całą wagę niebezpieczeństwa, jakie może się kryć za stanem zmęczenia jednostek uczestniczących aktywnie w życiu zawodowym. Fundamentalnym założeniem bowiem, na którym oparte jest prawdopodobieństwo uniknięcia katastrofy lub nieszczęśliwego wypadku przy podejmowaniu choćby najbardziej koniecznych i pożytecznych prac, jest ludzka sprawność psychiczna, nie leżąca poniżej pewnego minimum.

¹ Jimenez d'Asua: *Culpa a fatiga* (rozdział w zb. *Cronica del Crimen*), 1950, str. 217 i nast.

Kto podejmuje określone zawodowe czynności, na tego musi być włożony w warunkach współczesnych obowiązek zachowania pewnego standardu sprawności psychicznej pod rygorem kary. Naruszenie bowiem tego minimum wchodzi w zakres coraz bardziej rozszerzającej się w ostatnich dziesięcioleciach odpowiedzialności za przestępstwa nieumyślne polegające na naruszeniu powinności przy wykonywaniu zawodu lub wypełnianiu określonych zajęć.

Jest to przestępczość typowa dla rozwiniętej cywilizacji technicznej w wieku druzgłej rewolucji przemysłowej. Stąd też płynie coraz bardziej surowe potępienie człowieka zajmującego miejsce przy warsztacie pracy w stanie nietrzeźwości. Stąd rodzić się poczyna zarysowująca się tendencja podobnego potępienia dla człowieka podejmującego czynności, które wymagają szczególnej jasności umysłu i szybkiej orientacji, gdy jego sprawność psychomotoryczna jest umniejszona zmęczeniem.

Cały szereg badań² potwierdziło tezę o poważnym zmniejszeniu się szybkości reagowania na bodźce, o pogorszeniu się koordynacji nerwowo-mięśniowej, osłabieniu pamięci, wyobraźni i uwagi, a tym samym o spadku wymaganej staranności i wydatnym obniżeniu możliwości przewidywania człowieka „zatrutego” zmęczeniem.

II

Cztery zasadnicze kwestie powstają na tle takich stanów dla dziedziny prawa karnego:

1) Czy osoba podejmująca się czynności wymagającej pełnej sprawności psychomotorycznej w stanie zmęczenia, które tę sprawność obniża — powinna odpowiadać karnie już za samo podjęcie się tych czynności, a więc za przestępstwo formalne?

2) Czy powinna ona — może — odpowiadać karnie dopiero wtedy, gdy skutek zmęczenia spowoduje wypadek, katastrofę lub inny skutek przestępny, a więc za przestępstwo materialne?

3) Czy powinien odpowiadać karnie, a jeśli tak, to na jakiej podstawie, przełożony, który mimo oczywistego zmęczenia podwładnego, a nawet wbrew protestowi z jego strony, nakazuje pracownikowi podjęcie czynności zawodowej w takim stanie?

4) Czy w obecnych warunkach i według aktualnie obowiązującego ustawodawstwa nie ciąży na przełożonym obowiązek przeszkodzenia przystąpienia do pracy,

² Por. M. Hochrein, I. Schleicher: *Leistungssteigerung — Leistung — Ueberermüdung, Gesunderhaltung*, Stuttgart 1953; A. Jungbluth: *Arbeitsdauer und Untalfähigkeit Leistung Ueberermüdung Gesunderhaltung*, Stuttgart 1953, str. 44—56; B. F. Jones, R. H. Flinn, E. C. Hamaond: *Fatigue and Hours of Service of Interstate Truck Drivers*, „Public Health Bulletin”, Waszyngton 1941, nr 265; J. C. F. Mezziere: *Une cause importante d'accidents du travail — La fatigue*, Paryż 1958; W. Rozenblat: *Problema utomlenija*, Moskwa 1961; J. Joteyko: *Znużenie*, Warszawa 1932; W. Missiuro: *Znużenie — O fizjologicznych podstawach racjonalizacji pracy*, Warszawa 1947; F. M. Spioch, R. Kobza: *Badania nad podłożem stanów ostrego zmęczenia wywołanego wysiłkiem fizycznym u ludzi*, „Medycyna pracy” nr 5/1962; T. Marcinkowski: *Znużenie kierowcy jako zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego*, „Problemy Kryminalistyki” 1963, wydanie specjalne (Wypadki drogowe); A. Prokop: *Ermüdung am Steuer* Tagungsbericht der Unfallk., Kilonia 1958; B. Biegeleien-Zelazowski: *O przyczynach wypadków drogowych ze stanowiska psychologicznego*, „Problemy Kryminalistyki” nr 40/1962; T. Cyprian: *Przyczyny wypadków drogowych*, „Problemy Kryminalistyki” nr 32/61; B. Puchowski: *Rola medycyny w zapobieganiu wypadkom drogowym oraz ich następstwom dla człowieka*, „Problemy Kryminalistyki” nr 43/1963.

która wymaga pełnej sprawności, podwładnemu znajdującemu się w stanie oczywistego zmęczenia?

Odpowiedzi na wszystkie te pytania są i trudne, i złożone.

III

Z rozważań tych wyłączamy celowo te stany obniżonej sprawności psychomotorycznej, które są wywołane użyciem alkoholu bez względu na stopień odurzenia.³

Potrzeby społeczne i historyczne narzuciły znacznie wcześniej ich odrębne uregulowanie. Wpłynęły na tę odrębność dwie — niezależnie od siebie działające — przyczyny.

Pierwsza, że już w zaraniu motoryzacji potrafiło sobie uzmysłowić niebezpieczeństwo płynące z tego typu stanów psychicznych. Dziś nie ulega już wątpliwości istnienie społecznego poczucia groźby powstania szkód dla osób i rzeczy z powodu stanów nietrzeźwości kierowców pojazdów mechanicznych oraz innych uczestników ruchu drogowego. Zachwiało ono nawet uznanymi dotychczas za niewzruszone kanonami nowoczesnego prawa karnego.

Wpływ nowej techniki był tu tak decydujący, że zmusił sędziów, doktrynę i ustawodawców do odstąpienia od koncepcji winy w chwili czynu jako koniecznej przesłanki odpowiedzialności karnej.

Drugą przyczyną łatwiejszego uzmysłowienia sobie potrzeby odmiennego uregulowania stanów wynikłych z odurzenia alkoholowego były stosunkowo niewielkie trudności dowodowe, jakie w związku z tym powstały w praktyce sądowej i karno-administracyjnej. Wypracowane bowiem zostały metody pozwalające nie tylko ustalić stany psychiczne będące wynikiem użycia alkoholu, ale wyznaczyć dokładnie kwantyfikatory określające stopień odurzenia alkoholowego, a także w przybliżeniu moment jego nastąpienia i czas przebiegu upojenia.

O wiele trudniej natomiast toruje sobie drogę w świadomości społecznej konieczność liczenia się z niebezpieczeństwem płynącym — dla komunikacji i zajęć związanych z rozwiniętą techniką — ze stanów psychicznych ograniczających zdolność psychomotoryczną, ale nie wywołanych alkoholem. Brak tu kwantyfikatorów pozwalających na stopniowanie i ilościowe ustalanie obniżenia sprawności.

IV

Zanim przejdziemy do próby poszukiwania odpowiedzi na postawione wyżej cztery pytania, wypada omówić problem zasadniczy, dotyczący w tym samym stopniu każdej z tych kwestii. Chodzi mianowicie o to, czy przesłanką odpowiedzialności za skutki ujemne wywołane zmęczeniem musi być uprzednie ustalenie uświadomienia sobie przez sprawcę własnego zmęczenia.

W epoce współczesnej techniki należy niewątpliwie do obowiązków pracownika nie tylko przygotowanie zawodowe, ale także staranne ocenianie swej sprawności fizycznej i umysłowej. W razie spowodowania skutku przestępnego w wyniku braku tej należytej sprawności, warunkiem przypisania sprawcy choćby najlżejszej formy winy musi chyba być co najmniej ustalenie możli-

³ J. Sawicki, A. Flatau-Kowalska: Alkohol w prawie karnym, Warszawa 1958.

w ości samopoznania swego zmęczenia, z czego pracownik nie wyciągnął w konkretnej sytuacji odpowiednich wniosków dla swego dalszego zachowania.

Bez tego zastrzeżenia o potrzebie stwierdzenia owej realnej, a nie teoretycznej tylko „możliwości” samowiedzy pracownika o swym „stanie zmęczenia” poszłoby się niewątpliwie za daleko. Znaleźlibyśmy się wtedy w sferze odpowiedzialności obiektywnej za spowodowanie skutku, w kręgu odpowiedzialności bez jakiegokolwiek zawinienia.

Trudno ukryć, że za wprowadzeniem tego rodzaju „odpowiedzialności obiektywnej bez winy” wypowiadają się niektórzy teoretycy⁴ twierdząc, że w erze technicznej ten powrót do znanej feudalnym systemom prawnym odpowiedzialności za skutek jest nieodzowny lub wręcz nieunikniony.

Jeżeli się jednak stoi na stanowisku tylko zawinionej odpowiedzialności jest rzeczą niezbędną, dla przypisania sprawcy choćby winy nieumyślnej, wykazanie, że miał on lub mógł i powinien mieć ową samowiedzę o swym zmęczeniu, które obniżyło jego sprawność psychomotoryczną poniżej standardu wymaganego dla danego przedsięwzięcia zawodowego.

Ustalenie samowiedzy takich stanów będzie na ogół trudne.

Słusznie zwracano już w zagranicznej i polskiej doktrynie (u nas: A. Bachrach, T. Marcinkowski, M. Bereźnicki⁵) uwagę na to, że ocena własnego stanu zmęczenia przez kierowcę wcale nie jest łatwa.

Zmęczenie pojawiać się może stopniowo, tak że kierowca nie dostrzega zmian w swym stanie psychicznym i fizycznym. Przy znacznym zaś wysiłku lub szczególnym ryzyku jazdy może ono wystąpić nagle⁶ i wtedy również trudno będzie przyjąć, że sprawca mógł mieć samowiedzę swego zmęczenia.

Zmęczenie zależy od rozmaitych znanych oraz nie znanych kierowcy — i nadmiar niezupełnie poznanych⁷ — czynników i okoliczności: jego wieku, zdrowia, przejściowych zaburzeń organizmu, odżywienia i trawienia, pory roku, przeżyć psychicznych, warunków prowadzenia pojazdu itp. Fizjologiczny stan zmęczenia polegający na zanikaniu pobudliwości w narządach występuje ponadto na tle złożonego, subiektywnego uczucia zmęczenia o różnym zabarwieniu indywidualnym, rodzącego się w świadomości.⁸

Nie bez znaczenia na powstanie samowiedzy oraz dla kontroli swego zmęczenia jest fakt, że w poczuciu przeciętnego kierowcy — podobnie jak w poczuciu społecznym — brak jest ukształtowanego uczulenia na niebezpieczeństwo płynące

⁴ Por. E. R. Frey: *Reobjektivierung des Strafrechts im Zeitalter der Technik unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsstrafrechts*, 1961, str. 268.

⁵ Por. A. Bachrach: *Przestępczość drogowa — Kierunki polityki kryminalnej w świetle wytycznych Sądu Najwyższego*, PłP 12/63, str. 906 i 907; A. Bachrach: *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawno-karne*, 1965, str. 67–71; T. Marcinkowski: *Znużenie kierowcy jako zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego*, „Problemy Kryminalistyki” 1963, wydanie specjalne (Wypadki drogowe); M. Bereźnicki: *Głosa do wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych*, NP 9/65, str. 1095–1096.

⁶ Por. J. Joteyko: *Znużenie*, Warszawa 1932, str. 81; W. Rychter i E. Rzeszkowicz: *Wypadki drogowe*, Warszawa 1957, str. 181–184; T. Cyprian: *Z problematyki psychologii ruchu drogowego*, „Problemy Kryminalistyki” 1963, wydanie specjalne (wypadki drogowe), str. 109.

⁷ Por. F. M. Spiöch i R. Kobza: *Badania nad podłożem stanów ostrego zmęczenia wywołanego wysiłkiem fizycznym u ludzi*, „Medycyna pracy” nr 5/1962, str. 344.

⁸ Por. H. Rowid: *Psychologia pedagogiczna*, Kraków 1937, str. 223–244; J. Joteyko: *Znużenie*, Warszawa 1932, str. 72; W. Misiuro: *Znużenie — O fizjologicznych podstawach racjonalizacji pracy*, Warszawa 1947, str. 47.

dla komunikacji ze stanów psychicznych ograniczających zdolność psychomotoryczną, a nie wywołanych alkoholem.

Nie wdając się w to, czy dotychczasowa praktyka sądowa polska liczy się z tymi trudnościami dowodowymi, trzeba stwierdzić, że tam, gdzie widzi ona przyczynę wypadku w zmęczeniu sprawcy, uznaje też na ogół potrzebę ustalenia samowiedzy jako nieodzownego warunku przypisania mu winy.

Powstaje w związku z tym zasadnicza kwestia do rozstrzygnięcia, jakiej chwili ma dotyczyć ta samowiedza? Czy sprawca powinien mieć tę samowiedzę lub możliwość i powinność jej posiadania w chwili czynu karalnego, czy też w chwili podjęcia zajęcia lub czynności zawodowej, co byłoby konstrukcją *actio libera in causa* z niedbalstwa.

Jakie jest stanowisko orzecznictwa w tym względzie?

Z poglądów wyrażonych w niektórych orzeczeniach wynikałoby, że w ustaleniach sądu przypisany moment niedbalstwa ulega przesunięciu wstecz w czasie. Oznacza to w tych wypadkach przyjęcie *actio libera in causa*.

Tak więc w orzeczeniu z dn. 29.IV.1954 r. I K 204/54 Sąd Najwyższy wyraził następujący pogląd:

„Oskarżony pełniący służbę, która wymagała szczególnie wyjątkowego napięcia uwagi i pełnej gotowości w każdej chwili do wykonania wszystkich szczegółów ciążącego na nim obowiązku, powinien dbać (tu i w innych miejscach podkreślenia autorów) o zachowanie całkowitej sprawności fizycznej i umysłowej. Brak tej dbałości sprowadza niebezpieczeństwo, za które sprawca odpowiada z art. 215 § 2 k.k.”.

W orzeczeniu zaś z dn. 1.IV.1965 r. II K 590/60 Sąd Najwyższy pisze:

„Skoro oskarżony, wiedząc o tym, że ma pełnić nocną służbę dyżurnego ruchu PKP, której nienależyte wykonywanie może grozić nieobliczalnymi skutkami, stawiał się mimo to do pracy nie wypoczęty (...), to płynie stąd logiczny wniosek, że godził się na wszelkie następstwa takiego stanu sprawy”.

W orzeczeniu tym Sąd poszedł w swych ustaleniach nawet dalej, bo w związku z takim zachowaniem się przyjął winę umyślną sprawcy w postaci *dolus eventualis* (czy słusznie — to już inne zagadnienie).

Natomiast w szeregu innych orzeczeń Sąd Najwyższy przyjął istnienie samowiedzy zmęczenia w chwili spowodowania szkody, a więc w chwili popełnienia czynu karalnego.

Tak więc w wyroku I K 96/62 Sąd Najwyższy stwierdził:

„Skoro oskarżony wiedział, że jest zmęczony i nie wyspany, to powinien był przewidywać, że kontynuowanie jazdy w takim stanie może doprowadzić do katastrofy groźnej dla życia”.

Podobnie w wyroku z dn. 27.VI.1960 r. IV 273/60 Sąd Najwyższy stwierdza:

„Oskarżony (...) zdawał sobie sprawę, że nie powinien w stanie niedyspozycji prowadzić samochodu, a jeżeli się na to zdecydował, to powinien był szybkość znacznie ograniczyć”.

Praktyka sądowa traktuje więc na równi obie ewentualności, nie czyniąc różnicy między samowiedzą zmęczenia czy możliwością i powinnością jej posiadania w chwili czynu a samowiedzą czy jej brakiem w chwili podjęcia zajęcia zawodowego. Droga ta wydaje się być konieczna i słuszna.

V

Dla bliższego uzasadnienia tego stanowiska kilka uwag natury dogmatyczno-prawnej.

Pod rządami obowiązującego ustawodawstwa sprawca przestępstwa drogowego popełnionego pod wpływem zmęczenia odpowiadać może z art. 215 § 1 i § 2, 230 § 2, 236 § 2, 242 § 1 i § 3 k.k. oraz art. 144 k.k. W.P.

Są to wszystko przestępstwa materialne. Kierowca lub inny uczestnik ruchu drogowego odpowiada więc dopiero za sprowadzenie skutku przestępnego czy to w postaci śmierci człowieka lub uszkodzenie ciała, czy też w postaci sprowadzenia niebezpieczeństwa powszechnego lub narażenia życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo.

Najczęściej sięga się po kwalifikacje tych norm, które są przestępstwami narażenia na niebezpieczeństwo. Ale wiadomo, że czyni się tak nie dlatego, iż kwalifikacje te mają służyć jakiejś profilaktyce zapobiegającej bardziej nieszczęśliwym skutkom, lecz ze względu na związane z nimi surowe sankcje, odpowiednie właśnie dla szczególnie ciężkich katastrof. W praktyce bowiem nie pociąga się do odpowiedzialności już po spowodowaniu samego narażenia na niebezpieczeństwo katastrofy, lecz dopiero po jej wywołaniu. Wtedy fakt katastrofy jest przyczyną wszczęcia postępowania i dowodem stwierdzającym istnienie poprzedzającego ją niebezpieczeństwa.

Konstrukcja tych przepisów nie jest dostosowana do profilaktycznego przeciwdziałania groźbom związanym z prowadzeniem pojazdów mechanicznych w stanie zmęczenia obniżającego sprawność psychomotoryczną.

Niebezpieczeństwo to, którego sprowadzenie jest karalne, musi być realne i konkretne, natomiast niebezpieczeństwo, które jest związane z samym prowadzeniem pojazdu w stanie zmęczenia, jest tylko możliwe i abstrakcyjne. Dla przepisania odpowiedzialności za przestępstwo sprowadzenia niebezpieczeństwa potrzeba jest ustalenie tego konkretnego zagrożenia.

Od strony podmiotowej należy ustalić albo przewidywanie przez sprawcę tej konkretnej sytuacji, albo możliwości i powinności jej przewidywania. Żeby jednak sprawca mógł przewidywać lub mieć możliwość przewidywania skutku w konkretnej postaci, trzeba, aby w chwili czynu sprowadzającego ten skutek miał świadomość poszczególnych elementów (tutaj zmęczenia) i takiego ich ukształtowania (zbyt szybka jazda przy tym zmęczeniu, trudna trasa itp.), które sprawia, że prowadzą one do niebezpieczeństwa katastrofy.

Ale czy sprawca może w tym stanie mieć taką potrzebną świadomość? Czy w rzeczywistości — jak trafnie pisze Cyprian⁹ — w praktyce orzekania nie dzieje się tak, że „sąd porównując stan, jaki być powinien, ze stanem, jaki był *de facto*, zapisuje różnice na konto oskarżonego jako lekkomyślność (jeżeli nie jako zamiar ewentualny)”, nie uwzględniając właśnie jego rzeczywistej możliwości, i „czy w tych przypadkach można w ogóle mówić o winie?”.

Podkreślano już wyżej trudności i wskazywano na wątpliwości, jakie są związane z przypisaniem sprawcy posiadania samowiedzy własnego zmęczenia lub nawet możliwości jej posiadania. Czy jednak przypisując sprawcy możliwość samowiedzy stanu swego zmęczenia, można mu ponadto prawidłowo przypisać możliwość dostrzegania wszystkich okoliczności czynu w takim stanie i przewidywania płynącego stąd konkretnego niebezpieczeństwa? Właśnie sam fakt obniżonej spraw-

⁹ Por. T. Cyprian: Wina w epoce postępu technicznego, PiP nr 11/65, str. 722—729.

ności psychomotorycznej często to wyłącza lub podaje w wątpliwość. Albowiem, jak słusznie pisze dalej Cyprian, „znaczna część, jeżeli nie większość przestępstw związanych z postępowaniem technicznym leży nie na pograniczu winy umyślnej (zamiar ewentualny) i nieumyślnej (lekkomyślność), jak to się dziś przyjmuje ale na pograniczu winy nieumyślnej i braku winy (w pojęciu karnym) w ogóle. Coraz częściej przyczyną bardzo poważnych katastrof jest nie lekkomyślność, lecz zjawisko niedopasowania organizmu ludzkiego (das menschliche Versagen).”

Możliwość tę w chwili czynu, a tym samym i powinność trzeba już na pewno wyłączyć wtedy, gdy zmęczenie w momencie czynu jest aż tak znaczne, iż prowadzi w ogóle do zamroczenia lub nawet zaśnięcia. Wtedy sprawca na pewno nie ma żadnych możliwości uświadomienia sobie swego stanu, okoliczności i konkretnych niebezpieczeństw stąd płynących. Mógł on mieć świadomość swego zmęczenia, ale tylko w okresie poprzedzającym ten moment lub w okresie podjęcia czynności.

Pociągnięcie do odpowiedzialności sprawcy, który miał świadomość własnego zmęczenia, ale jedynie przy podejmowaniu czynności, a nie w chwili samego czynu, jest możliwe — na gruncie aktualnie obowiązującego ustawodawstwa — właśnie na podstawie konstrukcji *actio libera in causa*, która jest przyjęta przez doktrynę i orzecznictwo.¹⁰ Dla niepoczytalności przedstawiał ją w Makowski w ten sposób, że „istotną dla odpowiedzialności chwilą jest ta chwila, w której sprawca w zamiarze popełnienia przestępstwa wprowadza siebie w stan niepoczytalności, albo też przewidując, że taki stan przejściowy nastąpi, przedsięwzięcie działania prowadzące do wypełnienia stanu faktycznego przestępstwa już w stanie niepoczytalności; w takich wypadkach uważać będziemy to świadome działanie sprawcy za czyn przestępny, a to, co sprawca już w stanie niepoczytalności wykonał, za rodzaj skutku zewnętrznego umyślnie przez sprawcę spowodowanego.”

Konstrukcja ta tym bardziej dotyczy winy nieumyślnej.

Przykładem zaś stosowania w praktyce tej konstrukcji jest wyrok SN z dn. 28.X.1960 r. III K 832/60, w którym czytamy:

„Wina oskarżonego nie na tym polega, że zasnął podczas prowadzenia wozu, nie mogąc oprzeć się napadowi senności, lecz na tym, że prowadził samochód w nocy w ciężkich warunkach wiedząc, że w tej niekorzystnej sytuacji nie posiada takiej sprawności swych władz psychicznych, jakiej wymaga prowadzenie samochodu. Prowadząc w takich warunkach samochód w nocy ze znaczną szybkością (...) oskarżony (...) przewidywał i godził się z tym, że przez taką jazdę spowoduje niebezpieczeństwo (...) katastrofy.” W związku z tym wyrokiem nie wnिकamy w kwestie słuszności ustalenia, które dotyczy przypisania w takim wypadku winy umyślnej w postaci *dolus eventualis*. Podobnie daleko idące wnioski były już wielokrotnie przedmiotem krytyki).

Niektórzy przedstawiciele doktryny sądzą, że konstrukcja *actio libera in causa* z winy nieumyślnej jest nawet zbędna. Winę w postaci niedbalstwa lub lekko-

¹⁰ Por. J. Makarewicz: Kodeks karny z komentarzem, wyd. IV, Lwów 1935, str. 78; Encyklopedia podręczna prawa karnego pod red. W. Makowskiego, t. 1, str. 5—6; W. Makowski: Kodeks karny 1932, Komentarz wyd. II, Warszawa 1933, str. 76; S. Glaser i A. Mogilnicki: Kodeks karny z komentarzem, Kraków 1934, str. 86; S. Sliwiński: Polskie prawo karne materialne, Warszawa 1946, str. 229. Por. ponadto orzeczenia SN zamieszczone w ZO 13/34, 1477/38, 95/38, 123/39; orzeczn. SN I K 2487/38 „Głos Sądow.” nr 3/39; orzeczn. SN z dn. 27.IV.1948 r. Wak 88/48 (OSN 105/48 i PiP 2/49, z dn. 17.VI.1949 r. K 812/49 (PiP 11/49, s. 157) i z dn. 28.X.1960 r. III K 832/60.

myślności można przypisać sprawcy, na którym ciążyą określone obowiązki staranności, jeżeli się do nich nie zastosował w chwili podjęcia czynności lub zajęć zawodowych.

W praktyce, jeśli chodzi o przestępstwa z winy nieumyślnej — a te w dziedzinie komunikacji mają decydujące znaczenie — przyjęcie jednej czy drugiej konstrukcji prowadzi do podobnych rezultatów.

U nas W. Wolter¹¹ w kwestii odurzenia alkoholowego uważa, że sprawca może odpowiadać nawet za przestępstwo z winy umyślnej bez potrzeby uciekania się do konstrukcji *actio libera in causa*, „jeżeli samo wprawianie się w stan niepoczytalności, nie dokonane celem popełnienia przestępstwa, było zawinione (umyślne lub nieumyślne), a równocześnie już to wprowadzenie się w ten stan niepoczytalności było lekkomyślnością czy nieostrożnością. Na kim więc ciążyą szczególne obowiązki ostrożności o tyle, że wykonanie jego zawodu czy służby wymaga zupełnej trzeźwości umysłowej ze względu na możliwość wywołania niebezpieczeństwa dla innych, ten odpowiadać będzie, jeżeli wprawivszy się w stan niepoczytalności, wywoła jaką katastrofę.”

Trudno jednak nie zauważyć, że sama konstrukcja *actio libera in causa*, choć od dawna uznana i przyjęta, stanowi swego rodzaju wyjątek od zasady zawinienia w chwili samego czynu.

Wyjątek ten wyrósł niewątpliwie z potrzeb praktycznych.

VI

Wszystkim opisanym wyżej trudnościami należy chyba przypisać, że orzecznictwo sądowe skłonne jest na ogół pomijać elementy zmęczenia jako przyczynę wypadku. Nie bez racji tacy doświadczeni w tej dziedzinie specjaliści, jak W. Rychter i E. Rzeszkowicz¹², zwracają uwagę na to, że „sądy zmęczenia i zaśnięcia na ogół nie biorą pod uwagę i doszukują się innych (wtórnych — uwaga autorów) przyczyn nieszczęśliwych wypadków, jak brak ostrożności, nieuwaga, przekroczenie przepisów jazdy, nadmierna szybkość i tym podobne”.

Można zaryzykować twierdzenie, że orzecznictwo nie odgrywa właściwej roli w uświadomieniu owej groźby dla komunikacji, która wypływa ze zmęczenia, i nie przeciwdziała jej należycie. Wydaje się, że stoi temu również na przeszkodzie obowiązujące w tym zakresie ustawodawstwo, z niego bowiem wynikają trudności w orzekaniu.

Można by ich w znacznej mierze uniknąć i uczynić jednocześnie zadość względem profilaktyki społecznej przez stworzenie przepisu, który by już samo podjęcie czynności wymagającej pełnej sprawności psychomotorycznej w stanie zmęczenia uznawał za karalne.

Uznanie niebezpieczeństwa płynącego z prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości stało się podstawą do stworzenia przestępstwa formalnego — art. 28 ustawy antyalkoholowej.

Niebezpieczeństwo wynikające z obniżonej sprawności psychomotorycznej jest to samo — niezależnie od jego źródła.

Odpowiadając na dwa pierwsze z postawionych pytań, trzeba stwierdzić, że wydaje się, iż osoba podejmująca się czynności wymagającej pełnej sprawności psychomotorycznej w stanie zmęczenia, które tę sprawność obniża, powinna (de

¹¹ W. Wolter: Prawo karne, 1947, str. 280—281.

¹² W. Rychter i E. Rzeszkowicz: Wypadki drogowe, Warszawa 1957, str. 181—187.

lege ferenda) odpowiadać karnie już za samo podjęcie się tych czynności (przestępstwo formalne).¹³ Natomiast na gruncie obowiązującego ustawodawstwa może ona odpowiadać dopiero wtedy, gdy w wyniku zmęczenia spowoduje wypadek, katastrofę lub inny skutek przestępczy, o ile w chwili czynu lub chwili podjęcia czynności miała lub mogła i powinna była mieć samowiedzę o swym stanie.

VII

Wypowiedzenie się za potrzebą stworzenia w aktualnych warunkach takiego przepisu prowadzi do pozytywnej (*de lege ferenda*) odpowiedzi na dalsze dwa pytania dotyczące kwestii, czy powinien odpowiadać przełożony, który nakazuje lub dopuszcza podjęcie pracy przez pracownika znajdującego się w stanie obniżonej sprawności psychomotorycznej albo nie przeciwdziałała podjęciu pracy.

Jak jednak przedstawia się sprawa odpowiedzialności przełożonego za takie zachowanie się w ramach aktualnie obowiązującego stanu prawnego? Czy zawsze odpowiada tylko kierowca, pozostający przecież nie tylko w zależności od swego przełożonego, lecz często zmuszony strukturą systemu płac do pracy w godzinach nadliczbowych (a więc przeważnie w stanie obniżonej sprawności)?¹⁴

Już obecnie orzecznictwo SN wkłada na zmęczonego kierowcę obowiązek zgłoszenia skutecznego sprzeciwu przeciwko podjęciu się prowadzenia pojazdu mechanicznego.

Tak więc w orzeczeniu z dnia 13.III.1964 r. IV K 427/63 czytamy:

„Oskarżony (skazany z art. 230 § 1 za nieumyślnie spowodowanie śmierci — przyp. autorów) prowadził autokar z turystami zagranicznymi bez należytej przerwy dla wypoczynku po intensywnej pracy w dniu poprzednim (...). Oskarżony (...) nie potrafił się zdobyć na skuteczny sprzeciw i odmówić prowadzenia autokaru, do czego nie tylko był uprawniony, ale wręcz zobowiązany.” (pozostawiamy na uboczu, co oznacza słowo „skuteczny”, na czym ta skuteczność ma polegać).

W wyroku zaś IV L 907/56 czytamy:

„Kierowca traktora, który wiedział, że znajduje się w stanie (...) silnego zmęczenia całonocną zabawą (...), bez względu na polecenie przełożonego miał obowiązek odmówić wykonania polecenia jazdy traktorem.

Wreszcie w wytycznych w sprawach przestępstw drogowych (VI KO 54/61, OSNKW 10/63) Sąd Najwyższy stwierdza:

„Sprawca przestępstwa drogowego nie może powołać się skutecznie na swe przemęczenie — jako na okoliczność łagodzącą — w tych wypadkach, w których

¹³ Przykładem takiego przepisu był art. 251 w projekcie k.k. z 1963 r.: „Kierowca, który prowadzi pojazd mechaniczny, będąc do tego niezdalny fizycznie lub psychicznie albo nie mając do tego wymaganych uprawnień, podlega karze (...)”

¹⁴ Por. A. Wysockiński: Za kierownicą — człowiek, „Prawo i Życie” z 25.IX.1966 r.; J. Jasiński: Kierowcy są zmęczeni, „Życie Warszawy” z 21.VIII.1965 r.; K. Zielińska: Kółko i krzyżyk, „Trybuna Ludu” z 30.IX.1966 r.; A. Wróblewski: Cień za kierownicą, „Polityka” z 7.XII.1963 r.; W. Grzywacz: Czas pracy kierowców samochodowych w Polsce, „Praca i zabezpieczenie społeczne” nr 6 z 1965 r.; Krystyna Zielińska: Człowiek na szosie, „Polityka” nr 48 z 26.XI.1966 r.

nie sprzeciwił się wysłaniu go w drogę pomimo zmęczenia." (pozostawiamy na uboczu kwestię, czy w obliczu nakazu przełożonego nie mógłby się sprawca w pewnych wypadkach powołać na stan wyższej konieczności, gdy zachodzą ku temu warunki z art. 22 k.k.).

Nas w tym kontekście interesuje, czy obowiązek sprzeciwu włożony na kierowcę oznacza także, że przełożony ma równoległy obowiązek uwzględnienia odmowy pracownika, czy też może on ten sprzeciw pominać?

Ustawa z dnia 27.XI.1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 53, poz. 285) kwalifikuje w art. 25 ust. 1 pkt 7 jako wykroczenie czyn dyspozytora lub kierownika jednostki gospodarki uspołecznionej, polegający „na dopuszczeniu do prowadzenia pojazdu osoby nie będącej w pełni władz umysłowych lub nie posiadającej sprawności fizycznej w stopniu umożliwiającym kierowanie pojazdu w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu innych użytkowników drogi i nie narażający kogokolwiek na szkodę”.

Jeżeli jednak wynikną z tego jakieś skutki przestępne, przełożony dopuszcza się już przestępstwa. Tak też pisze SN w wytycznych (VI KO 54/61, OSNKW 10/63), gdzie czytamy „(...) gdy taki czyn dyspozytora lub kierownika jednostki uspołecznionej wywołał skutek przestępczy chociażby w postaci niebezpieczeństwa, o którym mówi art. 215 k.k. czy 242 k.k., sądy powinny rozważyć zagadnienie odpowiedzialności tych osób za przestępstwo skutkowe.”

Przełożony będzie więc odpowiadał obok kierowcy albo niezależnie od niego w razie nastąpienia przestępnego skutku.

Teoretycznie powstaje w związku z tym skomplikowany i sporny problem, czy będzie on odpowiadał jako podzégacz, pomocnik¹⁵ czy też jako współsprawca. W każdym razie kwestia jego odpowiedzialności nie ulega żadnej wątpliwości. Praktycznie zaś, jeśli chodzi o zagadnienie profilaktyki i stosowanie sankcji, każda z tych kwalifikacji daje zadowalające rozwiązanie.

Przełożony będzie odpowiadać w razie spowodowania przez kierowcę śmierci człowieka lub uszkodzenia ciała (art. 230 § 1, 235 § 2, 236 § 2 k.k.) lub spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy (art. 215 § 1, § 2 k.k.) czy niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego (art. 242 § 1 i § 3 k.k.). A jeżeli w wyniku dopuszczenia niesprawnego kierowcy do prowadzenia pojazdu zostanie narażony na szkodę jakiś inny interes publiczny lub prywatny, przełożony odpowiadać będzie z art. 286 § 1 lub § 3 k.k.

¹⁵ Por. S. Sliwiński: Prawo karne, str. 351, 325; A. Gubiński: Glosa do wyroku z 12.XI.1959 r. V K 1080/59 — PiP nr 11/61; Glosa, PiP 5—6/1962, str. 1017—1025. Por też orzeczn. SN: z 28.XI.1960 r. III K 404/60, 2.XII.1960 r. II K 466/60, z 12.V.1960 r. III K 99/60 i z 24.II.1960 r. II K 1330/60.

Odmienne zaś stanowisko, mianowicie uznające, że będzie zachodzić pomocnictwo lub podzeganie, reprezentują: J. Makarewicz: Kodeks karny z komentarzem, wyd. IV, str. 101, 132; W. Wolter: Prawo karne, 1947, str. 371, 380; S. Glaser: Kilka uwag o podzeganii i pomocnictwie do przestępstw nieumyślnych, „Głos prawnika” nr 6—8, 1938, str. 342; I. Andrejew: Glosa do wyroku SN z 12.XI.1959 r. V K 1020/59 (PiP 2/62); W. Mąciór: Problem podzeganii i pomocnictwa do przestępstw nieumyślnych, NP 9/59. W kwestii odpowiedzialności podzégacza i pomocnika za przestępstwa z winy nieumyślnej por. też PiP 3/62, str. 468 oraz wyroki SN: z 12.XI.1959 r. V K 1080/59, z 18.XI.1959 r. IV K 878/59 i z 17.V.1960 r. I K 132/59.

Podobnie jednak jak przy odpowiedzialności kierowcy, warunkiem nieodzownym przypisania winy i pociągnięcia do odpowiedzialności przełożonego jest ustalenie jego świadomości o stanie zmęczenia pracownika.

Ustalenie tej świadomości wydaje się być może jeszcze trudniejsze niż ustalenie samowiedzy stanu zmęczenia u kierowcy. Jeżeli bowiem kierowca może nie mieć świadomości swego własnego zmęczenia, to przecież stan taki jest zwykle dla otoczenia jeszcze mniej dostrzegalny. Dlatego też przypisywanie przełożonemu świadomości o stanie kierowcy lub możliwości i powinności jej posiadania wymaga daleko idącej ostrożności.

Nie wyłączają możliwości i powinności posiadania tej świadomości instrukcje czy akty prawne normujące czas pracy kierowcy i zezwalające na przedłużenie czasu pracy. Kierowca może być w stanie obniżonej sprawności psychomotorycznej już na początku dnia pracy, natomiast może być wypoczęty mimo pracy przedłużonej (praca w godzinach nadliczbowych).

Z instrukcji normujących jego czas pracy i z samego faktycznego czasu pracy kierowcy nie wpływają jednak żadne nie dające się obalić domniemania co do jego zmęczenia.

Sprawność psychomotoryczna kierowcy zależy od wielu okoliczności konkretnego przypadku, a świadomość przełożonego o stanie kierowcy — od możliwości spostrzeżenia lub przewidywania przez niego tych okoliczności.

Świadomość zmęczenia kierowcy lub możliwość i powinność jej posiadania przez przełożonego jest — niezależnie od trudności dowodowych — warunkiem jego odpowiedzialności karnej.

Należy się zastanowić, czy również i w tym wypadku nie należałoby wprowadzić formalnego przestępstwa polegającego na dopuszczeniu przez przełożonego do prowadzenia pojazdu kierowcy znajdującego się w stanie zmęczenia.¹⁶

*

Groźba niebezpieczeństw związanych ze stanami obniżonej sprawności psychomotorycznej, mówiona na przykładzie komunikacji, prowadzi do identycznych wniosków we wszystkich innych dziedzinach życia, gdzie pełna sprawność psychomotoryczna ma decydujące znaczenie dla należytego wykonywania zajęcia. Problem pozostaje ten sam — niezależnie od tego, czy obniżenie sprawności nastąpiło na skutek rozpatrywanego tutaj zmęczenia, czy też na skutek podniecenia lub innego podobnego stanu wywołanego samorzutnie bądź przy użyciu środków chemicznych. Wymaga on jednak, ze względu na swoją specyfikę, odrębnego omówienia.

¹⁶ Przykładem takiego przepisu jest art. 253 projektu k.k. z 1963 r.: „Kto, wbrew obowiązkowi nadzoru, dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego z naruszeniem przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu, w szczególności przez to, że dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez kierowcę nietrzeźwego, nie mającego wymaganych uprawnień albo niezdatnego fizycznie lub psychicznie do prowadzenia pojazdu, bądź też dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny znajdujący się w stanie technicznym, który zagraża bezpieczeństwu ruchu, podlega karze (...)”