

J. R., P. Rabinowicz

Praca adwokata przy sporządzaniu
ekspertyzy
techniczno-samochodowej w ZSRR :
[recenzja artykułu P. Rabinowicza
opublikowanego w "Sowietskoj
Justycyi", 1963, nr 8]

Palestra 7/7-8(67-68), 116-117

1963

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.

W dziedzinie adopcji proponuje się utrzymanie dotychczasowego postanowienia, które zezwala na jej dokonanie przez obu małżonków działających wspólnie — z dodaniem jednak postanowienia zezwalającego na dokonanie przysposobienia przez jednego małżonka za zgodą drugiego.

Autor, omawiając te propozycje, wyraża w zakończeniu swych uwag pesymistyczny pogląd co do możliwości ich realizacji stwierdzając, że zastrzające się sprzeczności o charakterze ideologicznym w zakresie prawa rodzinnego uniemożliwiają rozwiązanie szeregu powstałych w tej materii problemów w najbliższym czasie.

Praca adwokata przy sporządzaniu ekspertyzy techniczno-samochodowej w ZSRR

Pod takim tytułem adwokat P. Rabinowicz rozważa na łamach nr 8 „Sowieckoj Justycyi” z 1963 r. problem udziału adwokata przy sporządzaniu ekspertyzy techniczno-samochodowej.

Przeprowadzenie tej ekspertyzy we wszystkich sprawach związanych z naruszeniem bezpieczeństwa ruchu stało się regułą i jakkolwiek stanowi jeden spośród licznych dowodów podlegających swobodnej ocenie sędziowskiej, to jednak oskarżenie zawsze nieomal wskazuje na nią jako na najbardziej przekonujący dowód winy oskarżonego. W wypadku takim adwokat prowadzący obronę powinien przede wszystkim poddać krytycznej analizie sporządzoną ekspertyzę, przy czym może to uczynić skutecznie tylko wtedy, gdy będzie znał sposób przeprowadzenia ekspertyzy, jej znaczenie dowodowe i zakres przedmiotowy oraz dane, które są brane przez ekspertów za podstawę do sporządzenia opinii.

Na wstępie autor podkreśla, że wbrew stanowisku reprezentowanemu niekiedy w nauce ustalenie związku przyczynowego w sprawach karnych o naruszenie reguł ruchu jest zbyt złożonym zagadnieniem prawnym, aby mogło być rozstrzygnięte w ramach ekspertyzy. Rozstrzygnięcie w tym zakresie nie należy w ogóle do biegłego, ale wyłącznie do sądu.

Wskazując na to, że badanie opinii biegłego należy rozpocząć od dokładnego zaznajomienia się z postanowieniem wydanym przez prowadzącego śledztwo, autor podkreśla, że dane co do miejsca wypadku na ogół nie budzą wątpliwości. Natomiast pewne formuły, oznaczenie współczynników i innych stałych wielkości biorą eksperci z podręczników technicznych. Jednakże oznaczenia te są podawane w podręcznikach w wyrażeniach maksymalnych i minimalnych. Z tego względu adwokat powinien zawsze przekonać się, jakie oznaczenie danego współczynnika przyjął ekspert przy dokonywaniu swoich obliczeń, aby ewentualnie poddać później to stanowisko biegłego, jako w okolicznościach danej sprawy nieuzasadnione, krytyce.

Ważną rzeczą jest także określenie czasu reakcji kierowcy, który normalnie określa się na 0,8 sek. Jednakże w konkretnych wypadkach należy różnicować ten czas (w granicach od 0,4 do 1,5 sek.), uwzględniając szczególne okoliczności danego wypadku.

Rola adwokata polega przede wszystkim na wskazaniu powyższych okoliczności, aby potem można było dokładnie oznaczyć czas reakcji oskarżonego kierowcy. Adwokat może także, powołując się na zeznania świadków i dokumenty, obalić tezy opinii biegłego dotyczące szybkości, z jaką jechał dany samochód.

Artykuł 4 przepisów dotyczących prowadzenia pojazdu nakazuje kierowcom przedsięwziąć konieczne środki w celu zapobieżenia powstaniu niebezpiecznych skutków w razie niespodziewanych działań ze strony innych osób. Dlatego też rozstrzygnięcie zagadnienia, czy kierowca podjął we właściwym czasie odpowiednie środki, zależy od ustalenia charakteru tych niespodziewanych działań innych osób. Za niespodziewane uznać należy, zd. autora, takie mianowicie działanie pieszych lub innych osób, które stanowią wyraźne niebezpieczeństwo dla ruchu danego samochodu.

Zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone ruchem samochodów w Norwegii

Ustawą z 3.I.1961 r. o odpowiedzialności za szkody wywołane ruchem samochodów (której podstawowe postanowienia omawia w „Annuaire de la législation française et étrangère” z 1962 r. C. Stabel) zmienione zostały obowiązujące dotychczas w tej materii zasady prawa norweskiego.

Przed wszystkim więc osobista i nie oparta na zasadzie winy odpowiedzialność właścicieli samochodów została w szerokim zakresie zastąpiona przez przyznanie poszkodowanemu prawa do żądania odszkodowania od towarzystwa ubezpieczeniowego, w którym samochód został ubezpieczony. Właściciele samochodów obowiązani są do podpisania polisy „ubezpieczeniowej przed odpowiedzialnością prawną”, na zasadzie której pokrywane są do wysokości 200 000 koron szkody wyrządzone na osobie oraz do 100 000 koron szkody wyrządzone na mieniu. Od obowiązku powyższego zwolnione jest tylko państwo (jako — oczywiście — właściciel samochodów).

Właściciel używający samochodu lub pasażer, który spowodował szkodę, może odpowiadać za nią osobiście stosownie do ogólnych zasad odpowiedzialności cywilnej, jednakże w zakresie, w jakim szkoda pokryta jest przez ubezpieczenie, odpowiedzialność ta pozbawiona jest znaczenia praktycznego.

Jeżeli odpowiedzialność osobista wykraczałaby poza granice odszkodowania należnego w ramach ubezpieczenia, wysokość jego może być obniżona przez wzgląd na zasady słuszności oraz po uwzględnieniu całokształtu innych okoliczności.

Towarzystwu ubezpieczeniowemu przysługuje regres w stosunku do właściciela używającego samochodu lub pasażera samochodu tylko wtedy, gdy szkoda powstała z ich winy umyślnej lub wskutek rażącego niedbalstwa, bądź gdy dana osoba zawładnęła samochodem, popełniając przestępstwo, lub współdziałała przy jego popełnieniu albo też wiedziała lub powinna była wiedzieć, że uprawniony posiadacz został w ten sposób pozbawiony samochodu. Ustawa przyznaje regres także wtedy, gdy właściciel lub kierowca prowadzili samochód w stanie nietrzeźwości wskutek spożycia alkoholu lub jakiegokolwiek innego środka odurzającego czy narkotyku. Jeżeli szkoda została spowodowana w chwili, gdy samochód prowadziła inna osoba będąca w stanie nietrzeźwym, regres może być skierowany przeciwko właścicielowi lub użytkownikowi samochodu tylko wówczas, gdy przyczynił się on do użycia samochodu przez tę osobę oraz wiedział zarazem lub powinien był wiedzieć, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości.

Jeżeli szkoda została wyrządzona przez jeden samochód innemu samochodowi, towarzystwo ubezpieczeniowe może uzyskać pokrycie szkody od właściciela, użytkownika lub pasażera samochodu, gdy udowodni ich winę lub fakt, że samochód nie znajdował się w należywym stanie technicznym.