

Aleksander Bachrach

Nieufność i zaufanie w ruchu drogowym

Palestra 9/5(89), 28-39

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.

Również ze względu na zachowanie własności wkładu przez członka wydaje się dopuszczalne zasiedzenie tego wkładu przez osoby trzecie.

Dopuszczalne wydaje się również zasiedzenie przez spółdzielnię gospodarstwa rolnego wniesionego tytułem wkładu, a nie zwróconego wycofującemu się ze spółdzielni członkowi. Odmienny pogląd reprezentuje A. Kunicki, który powołuje się w tej kwestii na przepis art. 26 § 3 ustawy o spółdzielniach.²¹ Pogląd A. Kunickiego wydaje się nietrafny. Skoro bowiem właściciel wkładu gospodarstwa przestał być członkiem spółdzielni, a gospodarstwo pozostawił w posiadaniu spółdzielni, to nie ma przeszkód, by spółdzielnia — w każdym razie po upływie lat 20 (art. 172 § 2 k.c.) — nabyła w drodze zasiedzenia własność gospodarstwa.

Na zakończenie uwag o zasiedzeniu należy wspomnieć, że kodeks cywilny znosi dotychczasowy podział na zasiedzenie księgowo i pozaksięgowo, przewidując tylko zasiedzenie pozaksięgowo, przy czym okres posiadania warunkujący zasiedzenie został skrócony z 20 lat do lat 10. Mimo uchylecia dotychczasowego zasiedzenia tabularnego, wpisany w trybie zasiedzenia właściciel nie traci nabytego uprawnienia, albowiem momentem decydującym jest posiadanie, które było i jest konieczne do nabycia własności w drodze zasiedzenia.

Wreszcie podkreślić należy, że w razie zakończenia biegu terminu zasiedzenia przed 5 lipca 1965 r. przewidziane w kodeksie cywilnym wyłączenie nabycia przez zasiedzenie części gospodarstwa rolnego — ze względu na obowiązujące normy obszarowe — nie wchodzi w rachubę. W terminie do 5 lipca 1965 r. istnieje możliwość nabycia części gospodarstwa poniżej obowiązujących norm obszarowych.

²¹ A. Kunicki: jw., str. 53.

ALEKSANDER BACHRACH

Nieufność i zaufanie w ruchu drogowym*

Oparcie bezpieczeństwa drogowego na zasadzie ograniczenia szybkości aż do całkowitego zaniechania ruchu¹ stwarza teoretycznie dwie możliwości. Ścisłe re-spektowanie tej zasady powoduje w sposób logiczny sparaliżowanie ruchu, a w najlepszym razie — sprowadzenie go do poziomu poniżej technicznych i użytko-wych normatywów. Porzucenie jej — stwarza permanentny stan zawinięcia zmó-toryzowanych użytkowników drogi i w razie wypadku stawia ich w obliczu odpo-wiedzialności karnej.

W dziedzinie odpowiedzialności karnej kierowców nadmierną rolę gra element losowości. W związku z tym daje się zauważyć dążenie do stworzenia takiego systemu ocenego, który by bardziej zbliżał się do realnych stosunków życiowych, choćby przy tym musiał się oddalać od obowiązujących przepisów o ruchu dro-gowym.

* Artykuł ten stanowi fragment większej pracy, która ukaże się w br. nakładem Zakładu Narodowego im. Ossolińskich.

¹ Por. § 24 rozp. z dn. 1.X.1962 r. — Dz. U. Nr 61, poz. 295.

Rywalizacja systemów ocennych uwidacznia się zwłaszcza w opiniach biegłych, które stanowią z reguły podstawę orzeczeń sądowych i miąższ ich motywacji. Rzeczoznawców można by pod tym kątem widzenia podzielić na dwie grupy. Jedni przyjmują przy swych ocenach jako układ odniesienia przepisy ruchu drogowego. Ci mają zadanie bardzo ułatwione. Trudno bowiem znaleźć wypadek kolizyjny, za którego spowodowanie nie można by uznać — w świetle obowiązujących przepisów — w charakterze winowajcy (przynajmniej częściowego) każdego z kierowców.

W ubiegłych latach, gdy motoryzacja drogowa obejmowała niemal wyłącznie przewozy zawodowe ludzi lub rzeczy, i to na zasadzie rywalizacji z tradycyjnymi środkami lokomocji drogowej, a w niewielkim tylko stopniu ogarniała automobilistów zwanych „amatorami” — ten typ opiniowania był dominujący. W miarę jednak wchodzenia samochodu w powszechny użytek dla celów z reguły zawodowych, choć nie dla przewozów zawodowych, zaczyna się chwiać „policyjna” szkoła ocen. Wpływa na to m.in. ogromne rozszerzenie się doświadczenia drogowo-motoryzacyjnego w kręgach społecznych, pozostających dotychczas w stanie nieświadomości, i — co tu ukrywać — popadanie w konflikty z prawem na tle wypadków drogowych ludzi przyzwoitych, znanych ze swej obywatelskiej i zawodowej solidności, dalekich od jakichkolwiek skłonności do awanturnictwa. „Nigdzie nie spotyka się z przestępcą, którym jest bardzo często praworządny, solidny obywatel” — pisze o skazanych kierowcach T. Cyprian.² „Sprawcą może być tu każdy człowiek, nawet o najwyższym standardzie moralnym, jeśli znajdzie się za kierownicą”.³

Na tle tych obserwacji zrozumiały staje się krytycyzm w stosunku do tradycyjnych metod opiniowania i — zrazu nieśmiałe, z czasem coraz śmielsze — próby odwrócenia się od nich. Pozytywnym elementem tego krytycyzmu stało się poszukiwanie kryteriów ocennych wadliwości i naganności postępowania kierowców w sferze reguł dobrej roboty, jeśli idzie o oceny przedmiotowe, oraz staranności, zapobiegliwości i przezorności, jeśli idzie o ceny podmiotowe.⁴

Ta tendencja znamionuje ewolucję od odpowiedzialności za wypadek drogowy do odpowiedzialności za nieostrożność zawodową, stanowiącą przyczynę wypadku. Jest to istotny krok naprzód, choć jego znaczenie polega tymczasem bardziej na wyborze prawidłowego kierunku niż na stworzeniu systemu ocennego. Ta rzecz znajduje się w stadium ledwie początkowym.

W praktyce sądowej lat ubiegłych rozpowszechnione było wyprowadzanie odpowiedzialności kierowcy za wypadek wprost ze skutku. Faktu tego nie zmieniła uciekanie się do motywowania wadliwości postępowania (a zatem i jego bezprawności) na podstawie przepisów o ruchu drogowym, ponieważ przepisy te zawsze umożliwiają takie motywacje. Temu formalno-objektywistycznemu nurtowi zaczął przeciwstawiać się nurt oparty na autonomii ocen prawno-karnych zarówno w kwestiach przedmiotowych, jak i podmiotowych. Znaczenie przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych jako źródła prawnego w postępowaniu karnym zostało ograniczone. Schemat: wina równa się bezprawność (administracyjna) plus skutek (karny) zachwiał się⁵. Zakwestionowane zostało przede wszystkim utożsamianie

² T. Cyprian: Wypadki drogowe w świetle prawa karnego. PWN 1963.

³ Op. cit., s. 13.

⁴ Do pojęcia „dobrego kierowcy” jako miary wartościowania stosowanej wobec osób prowadzących pojazdy mechaniczne — odwołuje się A. Gubiński (Obowiązek przewidywania kierowcy, NP nr 11/1961).

⁵ Por. A. Bachrach: Przepiętwa drogowe w świetle orzecznictwa SN (1945—1962), Wyd. Prawn. 1963.

podmiotowej strony czynu z pojęciem bezprawia administracyjnego⁶. Naruszenie normy postępowania ustanowionej rozporządzeniem o ruchu drogowym nie uzasadnia w świetle tego zapatrywania przypisania przestępstwa, jeśli nie występuje ono w określonym związku ze skutkiem, pozostającym pod ochroną prawa karnego. To przedmiotowe ograniczenie znalazło wyraz w orzecznictwie Sądu Najwyższego⁷ i zostało usankcjonowane ostatecznie w wytycznych Sądu Najwyższego z czerwca 1963 r.⁸

Nie mniej istotne ograniczenie odpowiedzialności karnej kierowców dotyczy aspektów podmiotowych. Podmiotową przesłanką nieostrożności jest sprzeniewierzenie się obowiązкови przewidzenia określonego (przez prawo karne) stanu rzeczy, będącego wynikiem własnego postępowania człowieka, z tym jednak zastrzeżeniem, że przewidzenie takie musi pozostawać w granicach możliwości osoby zobowiązanej. *Ultra posse nemo obligatur...*

Z tą — zdawałoby się — prostą regułą prawną wiąże się jednak wcale nieproste zagadnienie granic owych możliwości. Granice te są dwojako zdelimitowane: obiektywnie i subiektywnie. W praktyce niezmiernie rzadko zdarzają się wypadki, których przyczyn nie można by było przewidzieć; zawsze w ruchu drogowym możliwych jest wiele niebezpieczeństw; zawsze jadący przodem kierowca może wskutek zamyślenia, tępoty, zmęczenia, uszkodzenia samochodu, a choćby i nagłej przeskody zboczyć na tor wyprzedzającego go samochodu i spowodować kraksę obu pojazdów. Lecz czy eksces tego rodzaju (i wielu innych) należy przewidywać?

Jest rzeczą znaną, że mało doświadczeni kierowcy miewają znacznie więcej nie zawinionych przez siebie kraks i uszkodzeń niż kierowcy doświadczeni. Przyczyna tego jest jasna. Ci ostatni znacznie lepiej przewidują cudze błędy, wybryki lub sytuacje przymusowe i umiejętnie „uciekają” od możliwych niebezpieczeństw. Nie znaczy to, oczywiście, żeby i doświadczonym kierowcom nie zdarzały się takie zaskoczenia, które wprawdzie są możliwe do przewidzenia, lecz niepodobna łączyć z nimi powinności przewidywania przy założeniu eksploatacji samochodu zgodnie z jego przeznaczeniem i społecznym pożytkiem. Teoretycznie — można posuwać się z taką ostrożnością, aby wyłączyć niemal możliwość katastrofy (przynajmniej ze skutkiem śmiertelnym), lecz byłoby to zadaniem gwańtu technice i potrzebom życia społecznego. Niepodobna więc tak filisterskiej interpretacji nadawać obowiązкови ostrożności.

Determinantę ostrożności stanowią muszą społeczne zadania komunikacji. Zakresu ostrożności nie można więc odrywać od elementów technicznych i eksploatacyjnych. Od kierowcy można żądać, żeby czynił wszystko, co jest możliwe, dla uniknięcia wypadków, lecz tylko przy założeniu „normalnej eksploatacji pojazdu”⁹. Użytkowość i ekonomika transportu uniemożliwiają ograniczenie szybkości samochodów do minimum w związku z możliwością dających się ogólnie przewidzieć ekscesów drogowych ze strony dzieci, przechodniów, furmanów, rowerzystów, motocyklistów lub innych kierowców samochodowych. Sytuacje drogowe, które by dyktowały postulat zmniejszania szybkości jazdy do granicy umożliwiającej zaha-

⁶ Por. A. Gubiński: Przesłpstwa komunikacyjne — kierunki orzecznictwa sądowego, PłP nr 10/1961, s. 573.

⁷ Por. orzecz. SN I K 559/60 i głosę T. Cypriana (PłP nr 7/1962).

⁸ „Naruszenie przepisów o ruchu na drogach lub zasad bezpieczeństwa tego ruchu wtedy tylko pociąga za sobą odpowiedzialność karłą sprawcy, gdy pomiędzy tym naruszeniem a skutkiem warunkującym taką odpowiedzialność (...) istnieje związek przyczynowy (Wytyczne SN z 22.VI.1963 r. II/4).

⁹ Orzecz. SN I K 559/60, CSN (Izba K.) z IV/1962, poz. 55.

mowanie pojazdu na małej przestrzeni, są tak liczne, że praktycznie stosowanie tej zasady unicestwiłoby eksploatacyjną wartość transportu samochodowego w zakresie przewozu ludzi i towarów¹⁰.

Na niemożliwość całkowitego pogodzenia interesów związanych z rozwojem techniki i z ekonomiką transportu oraz zapewnieniem bezpieczeństwa życia i zdrowia użytkowników dróg zwraca się uwagę w literaturze¹¹. Każdy ze sprzecznych interesów społecznych może być tylko w pewnym stopniu uwzględniony, ruch drogowy zatem wiąże się z pewnym ryzykiem dla życia i zdrowia ludzkiego oraz innych dóbr społecznych. Istota zagadnienia sprowadza się do granic owego ryzyka oraz sprawiedliwego rozłożenia go na wszystkie jego społeczne podmioty.

*

Z pojęciem ryzyka łączy się możliwość powstania jakiegoś niepożądanego faktu w związku z podjętym działaniem. Jest to kategoria, która wynika z obiektywnego układu rzeczy. Fakt ten powstaje niezależnie od świadomości podmiotu działającego. Może być przezeń przewidywany lub nie przewidywany; jest to odrębne zagadnienie. Przewidywanie nie charakteryzuje ryzyka, lecz osobę. Ryzyko to jest obiektywne. Powstaje ono bez udziału woli ludzkiej, choć z udziałem człowieka; nie wynika z wyboru postaw, z rachunku wartości i prawdopodobieństwa.

Pojęcie ryzyka używane bywa jednak i w innym znaczeniu, a mianowicie jako wybór postępowania, któremu towarzyszy świadomość, że z postępowaniem tym łączy się możliwość utraty jakiegoś ważkiego dobra, lecz zarazem i nadzieja uniknięcia tego. Ryzyko przedstawia się wtedy jako szansa (powodzenia lub niepowodzenia) oparta na kombinacji rachunku wartości i rachunku prawdopodobieństwa. Wartość dobra narażonego pozostaje w relacji do wartości dobra pożądanego, a prawdopodobieństwo utraty dobra — w relacji do swego przeciwieństwa. Mamy więc do czynienia z ryzykiem jako aktem woli, z ryzykiem subiektywnym. Wybór postępowania zależy od decyzji opartej na wynikach rachunku wartości i rachunku prawdopodobieństwa.

Te dwa pojęcia ryzyka ulegają nierzadko pomieszaniu w sferze ocen prawno-karnych. Świadomość ryzyka obiektywnego, jaka towarzyszy każdemu rozumnemu człowiekowi podejmującemu działania zawodowe czy badawcze z samej natury rzeczy niebezpieczne, bywa utożsamiana ze świadomym ryzykiem, czyli wyborem ryzykownego postępowania w toku swej obiektywnie niebezpiecznej działalności. Pierwsze — określić by można jako wybór niebezpiecznego zawodu, co nigdy nie może stanowić przedmiotu nagany. Drugie — jako wybór niebezpiecznego postępowania, który w określonych okolicznościach może być naganny. Na przykład prowadzenie samochodu w stanie nietrzeźwym jest wyborem ryzykownego postępowania w ramach ryzykownego zawodu.

Ocena ryzykowności działań nie nasuwa większych trudności, gdy mamy do czynienia np. z podjęciem się prowadzenia samochodu przez człowieka nie mającego kwalifikacji lub w razie użycia wehikułu z wadami rokującymi łatwość wypadku, choć i w takich sytuacjach sprawa nie może być upraszczana. Jeżeli np. kierowca posługujący się uszkodzonym pojazdem używa go w sposób uwzględniający ten stan rzeczy, to ryzykowność jego postępowania zostaje zniwelowana

¹⁰ Loc. cit.

¹¹ Por. K. Buchała: Wytoczne wymiaru sprawiedliwości w sprawie przestępstw drogowych, *PiP* nr 4/1964.

przez wybór postępowania szczególnie ostrożnego¹². Bardziej zawiła jest kwestia, gdy mamy do czynienia z działaniami manipulacyjnymi kierowcy, podejmowanymi w ruchu. Tu pewne elementy świadomego ryzyka są chyba nieuniknione ze względu na swoistość komunikacji drogowej. Stanowią one margines ryzyka dopuszczalnego, którego granice wymagają bliższych określeń. Na drugim biegunie spotyka się zjawisko ryzyka niedopuszczalnego. I wreszcie kategorię pośrednią stanowi nierzadko wybór postępowania, które określić można jako przekroczenie granicy dopuszczalnego ryzyka. Nie trzeba chyba dodawać, że mamy tu zespół pojęć bardzo przypominający od dawna już znaną prawu karnemu instytucję stanu wyższej konieczności, lecz zespół ten oparty jest na innej przesłance elementarnej. Zachodzi tu niejako adaptacja tradycyjnych pojęć prawnokarnych dla epoki wysoko rozwiniętej techniki użytkowej.

Dla ryzyka jako kategorii obiektywnej obojętne jest kwestia, czy pozostaje ono w związku z działalnością społecznie pożyteczną czy też niepożyteczną. Dla ocen społecznych i prawnych jest to jednak kwestia wysoce nieobojętne. Im wyżej ceni się działalność, z którą wiąże się obiektywne ryzyko, tym szersze zakreśla się margines ryzyka dopuszczalnego. I odwrotnie: im bardziej obojętny lub niechętny jest stosunek do uprawianej działalności, tym węższe zakreśla się granice dla ryzyka dopuszczalnego; granica ryzyka subiektywnego zbliża się do granicy ryzyka obiektywnego lub całkiem się z nią pokrywa.

Znacznie bardziej tolerancyjny — choć po długotrwałych przeobrażeniach w stosunkach społecznych — jest stosunek opinii publicznej do ryzyka zawodowego np. lekarzy niż do ryzyka kierowców, choć oba te zawody można określić jako immanentnie ryzykowne. Wyjątek stanowi tu Bułgaria, której kodeks karny stawia na równi lekarzy i kierowców pod względem surowszego zagrożenia za nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka ze względu na negatywną kwalifikację podmiotową¹³.

Nie jest to problematyka pozbawiona głębszego zaplecza społecznego. Łączy się ona ściśle z ewolucją stosunków produkcyjnych oraz z towarzyszącym jej awansem środowisk zawodowych i klas społecznych. Zjawisko to uwidacznia już samo tylko porównanie materiału ustawodawczego, choć nie jest to źródło jedyne i pełne. Na przykład w krajach technicznie zacofanych stosunek do mechanizacji jest znacznie mniej tolerancyjny niż w krajach o wysokiej kulturze technicznej¹⁴. Miara społecznego pożytku działania wywiera ogromny wpływ na oceny prawnokarne w zakresie ryzyka i winy. Im chwalebniejsza jest działalność, tym szersze usprawiedliwia granice ryzyka¹⁵. I odwrotnie: jeżeli działalność jest naganna sama przez się, to każdym niepowodzeniem będącym następstwem ryzyka obciąża się sumienie sprawcy w myśl starej zasady: *versanti in re illicita imputantur omnia quae sequuntur*. Żywotność tej zasady moralno-prawnej daje się współcześnie zaobserwować

¹² Por. orzeczn. SN I K 960/60.

¹³ Stosownie do art. 131 bułgarskiego k.k., kierowca lub lekarz, który z powodu niewiedzy albo niedbalstwa w działaniu spowoduje śmierć człowieka, podlega karze do 10 lat więzienia, a jeżeli sprawca spowodował śmierć więcej niż jednej osoby lub jeśli był pijany, to kara nie może być niższa niż 10 lat, przy czym w szczególnie ciężkich przypadkach można wymierzyć karę śmierci.

¹⁴ Na przykład według art. 467 rumuńskiego k.k., kto z powodu nieporadności, lekkomyślności, nieostrożności lub nieprzestrzegania ustaw i rozporządzeń popełnia nieumyślnie zabójstwo, podlega karze więzienia od roku do 3 lat. Jeżeli jednak nieostrożnego zabójstwa dokona kierowca, podlega on karze więzienia od 3 do 6 lat.

¹⁵ Por. J. S a w i c k i: Odpowiedzialność karna w budownictwie za spowodowanie niebezpieczeństwa w związku z ryzykiem normalnym i nowatorskim, „Problemy Budownictwa” nr 6/1963.

na gruncie wykładni pojęć ocennych, które konstytuują tzw. winę nieumyślną („możność”, „powinność”, „bezpodstawność”). Dotyczy to także tzw. zamiaru ewentualnego („przewidywać”, „godzić się”) czy tzw. winy preterintencjonalnej.

W ramach podjętych rozważań interesuje nas ryzyko związane z działalnością pozbawioną ujemnych ocen społecznych, a nawet zabarwioną oceną dodatnią, jaka wiąże się z każdą ludzką pracą. Chodzi tu mianowicie o ryzyko związane z prowadzeniem pojazdów mechanicznych dla celów społecznie użytecznych.

Każdy kierowca zdaje sobie sprawę z ryzyka, jakie wiąże się z jego czynnościami, a im bardziej jest on doświadczony lub przenikliwy, tym bardziej uprzedzamnia sobie liczne niebezpieczeństwa ruchu drogowego. Niemniej jednak przypuszcza, że istniejące możliwości nastąpienia faktów niepożądanych nie zrealizują się, gdyż w przeciwnym razie musiałyby się powstrzymać od swej działalności. To samo dotyczy każdego innego uczestnika ruchu, a nawet w ogóle każdego człowieka uprawiającego jakąkolwiek działalność, zwłaszcza związaną z wysoko rozwiniętą techniką.

Czy takie przypuszczenie jest zasadne czy bezzasadne?

Z punktu widzenia potrzeb życia jest ono zasadne choćby dlatego, że przypuszczenie odmienne uniemożliwiłoby wszelką działalność ludzką. Jednakże w ocenach konkretnych, dokonywanych *a posteriori* pod kątem widzenia skutku, jaki powstał w świecie zewnętrznym, przypuszczenie takie oceniane bywa z reguły jako bezzasadne. Dzieje się tak zazwyczaj pod wpływem ciężaru owego społecznie ujemnego skutku — śmierci ludzkiej lub innych ciężkich strat. Rozumowanie biegnie wtedy następującym torem: powstanie określonego faktu jest niewątpliwym dowodem możliwości jego nastąpienia; skoro istniała możliwość nastąpienia czegoś niepożądanego, uświadomiona na podstawie powszechnego doświadczenia, to na osobie zobowiązanej do ostrożności ciążyła powinność przewidzenia tego i pokierowania swoim postępowaniem w taki sposób, aby udaremnić realizację owej możliwości.

W ten sposób granice bezkarnego ryzyka kierowcy zbliżone są do punktu zerowego. Powinność przewidzenia jest kategorią obiektywną, wynikającą z faktu podjęcia się określonych czynności. Możliwość przewidzenia również jest zobiektywizowana na płaszczyźnie doświadczenia społecznego i przeciętnych zdolności wymaganych do wykonywania zawodu lub zajęcia. Kierowca ponosi więc odpowiedzialność nie tylko za nieostrożność „własną”, tj. za naruszenie obowiązujących go reguł ruchu drogowego, którą określić można jako nieostrożność pierwotną, lecz i za nieostrożność wtórną, tj. za niezniwelowanie skutków cudzej nieostrożności, które „mógł” i „powinien” przewidzieć.

Wystarczy przejrzeć akta sądowe, by przekonać się, że w pewnej grupie spraw inkryminuje się kierowcom sprawstwo wypadku w postaci naruszenia konkretnych przepisów porządkowych, w innej zaś grupie sprawstwo polega na niezachowaniu ogólnie pojętej ostrożności, niezbędnej dla odwrócenia skutków nieprzestrzegania zasad ruchu przez innych użytkowników drogi. Kwestia ta nie może być obojętna dla teorii i praktyki w interesującej nas dziedzinie stosunków prawnokarnych.

*

Prawnokarną transpozycją społecznego ryzyka, jakie towarzyszy działalności ludzkiej na wysokim poziomie rozwoju technicznego i które stanowi źródło konfliktów rozwiązywanych w postępowaniu karnym, jest problematyka zaufania. Konflikty te ujawniają się w postaci tzw. przestępstw nieumyślnych, dla których

znamienny jest społecznie szkodliwy skutek, powstający na drodze realizacji społecznie pożytecznych zamierzeń. Dążeniu do uzyskania określonych dóbr nierozłącznie towarzyszy narażenie na niebezpieczeństwo innych dóbr, które doznają uszczerbku w razie zrealizowania się pewnych obiektywnych warunków.

Trzeba zauważyć, że w zakresie komunikacji drogowej mamy do czynienia z bardzo drastyczną kontrowersją ważkich interesów społecznych. Tym tłumaczy się koncepcja przepisów drogowych, oparta na zasadzie nieufności do użytkowników dróg, której logiczną konsekwencją są kontrowersyjne normy „asekuracyjne”, zakładające nieostrożność uczestników ruchu. Starają się one przewidzieć wszelkie nieprawidłowości i zakłócenia, jakie wystąpić mogą w ruchu drogowym, i składają na kierowcę obowiązek przystosowania się do każdej okoliczności, która mać naturalny tok komunikacyjny, uwarunkowany momentami technicznymi i eksploatacyjnymi¹⁶.

Zasada nieufności doprowadzona do postaci krańcowej musiałaby jednak sparaliżować wszelki ruch, toteż stosowanie „asekuracyjnych” przepisów drogowych wymaga jakiegoś ograniczenia. Na tym tle ukształtował się postulat nieufności ograniczonej; zasadzie bezwzględnego braku zaufania przeciwstawiona została zasada względnego braku zaufania, czyli względnej nieufności, przy czym owa względność znalazła w piśmiennictwie, a następnie w orzecznictwie takie sformułowanie: „Kierowca dopóty nie powinien przejawiać zaufania, dopóki zachowanie się innych użytkowników drogi nie wskaże, że będą oni w konkretnej sytuacji przestrzegać przepisów (dopóki z ich zachowania się nie wynika przeciwnieństwo)”¹⁷. Owo „przeciwnieństwo” — to zaufanie, jakie wolno żywić kierowcy do współużytkowników drogi.

Ta interpretacja obowiązku „należytej ostrożności”, którą określić można jako zasadę ograniczonej nieufności, dość wiernie odbija ideę przenikającą przepisy o ruchu drogowym, lecz oznacza ona w praktyce mechaniczne niemal postawienie w stan oskarżenia każdego kierowcy w razie wypadku, a co najmniej przerzuca na niego ciężar dowodu niewinności, nie rokujący z reguły nadziei powodzenia¹⁸.

Z tego punktu widzenia zasada ograniczonej nieufności poddana została krytyce¹⁹. W jednym z zasadniczych dla spraw drogowych orzeczeń Izby Wojskowej Sądu Najwyższego wyrażony został następujący pogląd: „Zasada, że kierowca powinien okazywać brak zaufania w stosunku do współużytkowników jezni aż do momentu, w którym nabierze »niewzruszonego przekonania«, iż użytkownicy owi

¹⁶ Charakterystyczne jest w tym względzie sformułowanie § 19 uchwały Rady Narodowej m. st. Warszawy z dn. 25 marca 1959 r. w sprawie przepisów o ruchu drogowym: „Szybkość pojazdów powinna być przez kierującego tak uregulowana, aby w każdej chwili i przy każdej okoliczności panował on nad pojazdem i mógł dostosować się do wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Przepis ten statuuje „obowiązek możliwości” czynienia rzeczy niemożliwych.

¹⁷ Por. K. Buchała: „Należyta ostrożność” w ruchu pojazdów mechanicznych a granice zaufania do przestrzegania przepisów przez innych użytkowników dróg publicznych, NP nr 11/1959, s. 1310. Autor, nadając przytoczoną wyżej interpretację pojęciu „należytej ostrożności”, stwierdza zarazem, że pojęcie to „zawiera niewątpliwie obowiązek przestrzegania zasady ograniczonego zaufania, a nie zasady bezwzględnego braku zaufania”. Jest to chyba nieporozumienie. O żadnej zasadzie zaufania — ograniczonego czy nieograniczonego — nie ma tu w ogóle mowy. Mowa jest jedynie o braku zaufania, przy czym zasadzie bezwzględnego braku zaufania przeciwstawia się zasadę względnego braku zaufania. Por. też orzec. SN I K 598/59.

¹⁸ Por. A. Bachrach: O kodeksie drogowym — sceptycznie, PiZ nr 5/1965.

¹⁹ Por. ÓSPiKA nr 3/1961 z głosem A. Wrońskiego oraz A. Gubińskiego: Obowiązek przewidywania kierowcy, NP nr 11/1961.

uszanują przepisy drogowe, czyli zasada braku zaufania — uniemożliwiłaby praktycznie poruszanie się pojazdów na drogach publicznych, trudno bowiem wyobrazić sobie sytuację drogową, w której kierowca miałby wystarczające podstawy do takiego niewzruszonego przekonania²⁰. W związku z tym poglądem, w orzeczeniu została sformułowana następująca teza przeciwstawna: „Kierowca pojazdu może zakładać, że współużytkownik drogi nie naruszy przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu do chwili, w której zachowanie się owego współużytkownika wskazuje na naruszenie przezeń owych przepisów i zasad”.

Przytoczone orzeczenie utorowało drogę zasadzie ograniczonego zaufania w judykaturze powszechnej. Zasada ta oparta jest na przesłance przewidywalności zdarzeń, które w sposób dający się utypować odbiegają od typowości. Mamy tu do czynienia z interesującym zjawiskiem odwrotnego działania kontratypów bezprawności. Normalnie rzecz biorąc, niektóre swoiste układy stosunków, odbiegające od założonej w prawie karnym typowości, uwalniają sprawcę czynu od obowiązku podporządkowania się określonym zakazom lub nakazom prawnokarnym. Człowiek, który dopuszcza się czynu zawierającego wszystkie opisowe cechy przestępstwa, nie popełnia go jednak, gdy działa np. w stanie obrony koniecznej, wyższej konieczności, pod wpływem usprawiedliwionego błędu itp. Pewne sytuacje wyjątkowe odbierają więc czynowi nielegalnemu charakter bezprawności.

W ruchu drogowym działa zasada odwrotna: pewne sytuacje wyjątkowe pozbawiają działanie legalne charakteru legalności, wykonywanie prawa w pewnych wyjątkowych sytuacjach czynią nadużyciem prawa.

W stosunkach drogowych postępowanie ludzkie jest prawnie zreglamentowane. Każdy człowiek, włączając się w ruch drogowy, wkracza zarazem w sferę nałożonych nań przez prawo nakazów i zakazów. Działając zgodnie z tymi normami, postępuje legalnie. Natomiast swoiste układy sytuacyjne, odbiegające od założonej w prawie drogowym typowości, rodzą nakaz odstąpienia od legalizmu administracyjnego i działania wbrew prawnym zasadom postępowania. Zasada ograniczonego zaufania oznacza nakaz respektowania owych odwróconych kontratypów. Znalazła ona wyraz w wytycznych Sądu Najwyższego z czerwca 1963 r., które dla całego sądownictwa karnego ustanawiają jednolite kryterium ocenne ostrożności kierowcy.

Ograniczenie zaufania do współużytkowników drogi idzie wszakże w wytycznych Sądu Najwyższego dalej niż w tezie Izby Wojskowej Sądu Najwyższego. Poza „zachowaniem się” współuczestników ruchu elementy ograniczające zaufanie obejmują nadto „cechy osobiste”, oraz „szczególną, uzasadnioną doświadczeniem życiowym sytuację”. Korektura polega więc na obciążeniu kierowcy obowiązkiem przewidywania notorycznie znanych wykroczeń przeciwko porządkowi drogowemu ze strony innych użytkowników dróg, choćby nie było nawet jeszcze początku ekscesu, a więc, „chwili, w której zachowanie się owego współużytkownika wskazuje na naruszenie przezeń przepisów i zasad”.

Jeżeli zachowanie się jakiejś osoby stanowi już naruszenie przepisów lub zasad, to mamy wówczas do czynienia z innym zagadnieniem. Kwestia zaufania wchodzi w grę tak długo, dopóki inna osoba jeszcze go nie zawiodła. Z chwilą jednak gdy postępowaniem swoim naruszyła obowiązujące ją przepisy, sprawa zaufania staje się bezprzedmiotowa. Mamy wtedy do czynienia z innym problemem, a mianowicie z wygaśnięciem uprawnienia administracyjno-drogowego, którego

²⁰ Orzeczn. SN I W Rw 579/62, OSNKW zesz. III/1963, poz. 63.

²¹ Orzeczn. SN I K 92/61, CSN zesz. IV/1961, poz. 56.

realizacja grozi powstaniem skutku pozostającego pod ochroną prawnokarną. Jeżeli na drodze realizacji uprawnień staje przeszkoda, której nieuwzględnienie grozi utratą dobra oczywiście większego niż dobro tracone — powstaje wówczas obowiązek rezygnacji z dobra mniejszego. I oto mamy znowu jakoby odwrócenie stanu wyższej konieczności: proporcja dóbr nie uprawnia do wyboru określonego postępowania, lecz przeciwnie, nakłada obowiązek określonego postępowania.

Stanowisko takie znalazło odbicie w licznych orzeczeniach Sądu Najwyższego: „Nawet jaskrawe naruszenie porządku drogowego przez jakiegokolwiek użytkownika drogi nie zwalnia innego użytkownika drogi od obowiązku zachowania najdalej idących środków ostrożności dla uniknięcia katastrofy”²¹. „W żadnym razie nie jest dopuszczalne narażenie życia przechodnia lub osób w inny sposób poruszających się po jezdni, choćby osoby te — co zresztą nierzadko się zdarza — rzeczywiście naruszały przepisy drogowe”²²; „Kierowcy, od którego inny użytkownik wymusza pierwszeństwo przejazdu lub któremu niesforny przechodzień blokuje drogę albo któremu przeszkadza inny eksces drogowy (...), nie wolno z powodu zawinienia innej osoby powodować katastrofy drogowej, której kosztem mniejszych poświęceń może uniknąć”²³.

W świetle powyższych zapatrywań obrona przed zarzutem spowodowania wypadku (albo jego skutku), oparta na tym, że osoba, która padła ofiarą wypadku, sama naruszyła przepisy lub zasady ruchu — jest pod względem prawnym pozbawiona znaczenia. Może ona mieć natomiast znaczenie, i to bardzo istotne, pod innym kątem widzenia, a mianowicie czy w określonej sytuacji faktycznej dany kierowca był w stanie — przy należytej staranności — uniknąć starcia się z przeszkodą. Jeżeli na pytanie takie padnie odpowiedź pozytywna, to administracyjne bezprawie ofiary nie zdejmie ze sprawcy odpowiedzialności za wypadek.

Nieostrożne zachowanie się ofiary wypadku, które stworzyło trudną dla kierowcy sytuację drogową, wymaga jednak — przy istnieniu jakichkolwiek wątpliwości co do staranności osoby podejrzanej — rozstrzygnięcia z pełną pieczołowitością dla zasady *in dubio pro reo*, ponieważ do rozproszenia wątpliwości faktycznych bardziej zależy w tym wypadku niż w innych ocena winy. Zachodzi tu bowiem pytanie, czy mamy do czynienia z brutalnością, która jest szczególnie niebezpieczna i karygodna na styku z wysoko rozwiniętą techniką, czy też z nieostrożnością wtórną, uzasadniającą raczej pobłażliwość, lub wręcz z brakiem winy w myśl zasady *ultra posse...*

Od kierowcy mało doświadczonego czy też nie posiadającego z innych powodów należytej sprawności można żądać, żeby przystosował zakres i sposób użytkowania pojazdu do swoich umiejętności. Jeżeli człowiek taki narzuca sobie próby zbyt trudne w stosunku do swych możliwości, jeżeli nie wykazuje należytego umiaru i wskutek własnej nieostrożności powoduje szkody społeczne — stanowi to moralną podstawę nagany. Inna jest natomiast sytuacja moralna człowieka, któremu zbyt trudna próba została narzucona z zewnątrz i który nie potrafił jej sprostać, choć bardziej od niego doświadczony kierowca czy tzw. „przeciętny” z próby tej wyszedłby zwycięsko.

*

Problematyka zachowania się kierowcy w obliczu niebezpieczeństwa wywołanego bezprawiem drogowym innego uczestnika ruchu — to jednak kwestia z po-

²¹ Orzec. SN I K 94/59.

²² Orzec. SN I K 92/61, loc. cit.

granicza zasady ograniczonego zaufania. Zaufanie nierozłącznie łączy się z przewidywaniem. Jeżeli zaś ma się do czynienia z naruszeniem przez inną osobę porządku drogowego, to nie ma co przewidywać. Trzeba przystosować się do powstałej sytuacji w taki sposób, żeby nie doszło do wypadku — oczywiście w miarę możliwości. Zasada ograniczonego zaufania w ścisłym znaczeniu dotyczy takich sytuacji, które nie stanowią „jeszcze” naruszenia porządku drogowego, lecz z którymi łączy się znaczne prawdopodobieństwo, czyli, inaczej mówiąc, znaczne ryzyko wypadku.

Prawdopodobieństwo takie, jak wskazują wytyczne SN, może pozostawać w związku z przymiotami pewnych osób lub z osobliwością sytuacji albo — dodajmy — i z jednym, i z drugim razem. Może wreszcie wskazywać na nie charakterystyczne zachowanie się pewnych osób w określonych sytuacjach; wtedy przewidywalność zdarzenia jest największa. Znane jest np. nieopanowanie dzieci, nieporadność starców albo kalek; niekiedy może to dotyczyć nawet przybyszów z głębokiej wsi, którzy w sposób widoczny „gubią się” w wielkomiejskim ruchu. Kierowcy, który wchodzi w „kontakt drogowy” z takimi osobami, nie wolno egzekwować w sposób bezwzględny swego prawa pierwszeństwa z narażeniem na śmierć lub inną ciężką stratę osób w pewnym sensie upośledzonych pod względem rozwojowym lub zdrowotnym. Musi on wykazać daleko idącą czujność i gotowość zapobieżenia kolizji. To samo dotyczy osób nawet nie upośledzonych, które jednak w pewnych, znanych z doświadczenia sytuacjach „tracą głowę”, jak np. w razie jakiegoś zdarzenia, które mać normalny tok ruchu, a choćby tylko wskutek... gwałtownej ulewy. Kierowca musi wszystko to uwzględniać w swej taktyce prowadzenia pojazdu.

W orzecznictwie sądowym spotyka się liczne wyroki skazujące kierowców za brak ostrożności, i to brak bynajmniej nie zbieżny z naruszeniem jakiegoś przepisu o ruchu drogowym. Kierowca „nie może skutecznie bronić się przed zarzutem nieostrożności tym, że nie naruszył żadnego przepisu administracyjno-drogowego, a nawet tym, że postąpił zgodnie z istniejącym zakazem lub nakazem drogowym, jeżeli fachowa ocena jego zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej dyktuje wniosek, że nie zachował on ostrożności wymaganej do wykonywania zawodu lub czynności kierowcy”²⁴.

Zwraca tu uwagę pewna zależność między rodzajem i stopniem prawdopodobieństwa a środkami przeciwdziałania, jakie kierowca ma do swej dyspozycji. Często zaniechanie kierowcy dotyczy środków niezmiernie prostych i łatwych, a przy tym nie ograniczających lub minimalnie tylko ograniczających płynność ruchu, jak np. oddalenie się (w linii horyzontalnej) od źródła możliwego niebezpieczeństwa, umiarkowane ograniczenie szybkości znacznie ułatwiające hamowanie w razie potrzeby lub wreszcie użycie sygnalizacji ostrzegawczej²⁵. Środki te, zwłaszcza przy użyciu łącznym, wydatnie zmniejszają współczynnik niebezpieczeństwa, a podejmowane być mogą na zasadzie zapobiegliwości i staranności — bez uszczerbku dla podstawowych zadań kierowcy. W motywacji wyroków, która charakteryzuje zastosowanie zasady ograniczonego zaufania przy ocenie winy kierowców, zwraca uwagę podkreślenie tego, że oskarżeni nie zastosowali tych

²⁴ OSN zesz. IV/1962, poz. 55.

²⁵ Należy zwrócić uwagę, że przepisy zabraniające używania sygnalizacji dźwiękowej sformułowane są zbyt kategorycznie, a pojęcie „obszaru nie zabudowanego” zanika przy współczesnej zabudowie terenu. W ten sposób przepisy zabraniają faktycznie używania sygnału dźwiękowego i kierowcy odwykają od tego środka ostrzegawczego, nawet wtedy, gdy jest on niezbędny.

właśnie prostych środków ostrożności, które dyktowała wolna od poświęcenia innych interesów zapobiegliwość.

Uwidacznia się tu pewna proporcja, która jest figurą znaną skądinąd prawnu karnemu: wartość postępowania określona jest stosunkiem prawdopodobieństwa do środków przeciwdziałania. Niskie prawdopodobieństwo wypadku wymaga niskich środków; wielkie prawdopodobieństwo wymaga wielkich środków przeciwdziałania. Przy ocenie postępowania w grę wchodzi kryterium jego adekwatności: porównanie tego, co człowiek uczynił, z tym co rzeczywiście był w stanie i powinien być czynić w określonej sytuacji. Jeżeli postępowanie to jest adekwatne, to jego prawnokarny skutek idzie na rachunek bezkarnego ryzyka, jeżeli zaś jest ono nieadekwatne, skutek ten idzie na rachunek winy.

Takie jest generalne kryterium ocenne. Ono w praktyce sądowej warunkuje pojęcie winy, identyfikuje jego znaczenie prawne ze znaczeniem, jakie winie przypisuje się w języku potocznym, przenosi punkt ciężkości ocen prawnokarnych ze sfery spekulatywno-psychologicznej w sferę motywacji społeczno-moralnych, w których — dodać trzeba — rolę niepoślednią grają elementy psychologiczne.

*

Zasada ograniczonego zaufania w założeniu swym nie dopuszcza odpowiedzialności karnej kierowcy za cudzą nieostrożność, lecz łączy tę odpowiedzialność z jego własną taktyką prowadzenia pojazdu²⁶. Wadliwość owej taktyki zbiega się z nieostrożnością innego uczestnika ruchu, a nawet okoliczność ta warunkuje ocenę postępowania kierowcy, lecz nie przesądza ona o niekorzystnym dlań wyniku oceny. „Jeżeli mimo przestrzegania przez kierującego pojazdem — głoszą wytyczne Sądu Najwyższego — zasady ograniczonego zaufania dojdzie do niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji, śmierci czy uszkodzenia ciała lub narażenia życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo dlatego, że współuczestnik ruchu nie wywiązał się w danej sytuacji ze swych powinności, wynikających z przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu, to nie można mówić o odpowiedzialności karnej osoby prowadzącej pojazd, która takiego rozwoju wypadków nie mogła przewidzieć”²⁷.

Zasada ograniczonego zaufania przesuwaa obowiązek przewidywania ze sfery wyobrazeniowej w sferę faktyczną. Kierowca nie ma obowiązku przewidywania tego wszystkiego, co na podstawie ogólnego doświadczenia drogowego można przewidzieć, i narzucenia sobie wynikających z tego ograniczeń. Obowiązek ten powstaje wtedy dopiero, gdy w ruchu drogowym występuje anomalia, której nieuwzględnienie grozi wypadkiem.

To nietrudne na pozór rozróżnienie napotyka jednak pewne trudności pojęciowe i związane z tym niebezpieczeństwa. Zasada ograniczonego zaufania nie jest w stanie określić granic, które nie pozostawiałyby nader szerokiej sfery ocennej. Stanowi to jej słabą stronę. Przy daleko posuniętej rygorystycznej wymaęgań w stosunku do kierowców może ona w praktyce niewiele się różnić od swego przeciwieństwa. Automatyzacja odpowiedzialności karnej może wynikać równie dobrze z zasady ocennej, jak i z konkretnych ocen. Problematyka ocenna sprowadza się tu bowiem do zagadnienia, jak²⁸ sytuacje w ruchu drogowym należy uznać za anomalię, od której rozpoczyna obowiązywać kierowcę zasada nieuwagi.

Każda sytuacja w ruchu drogowym ma charakter dynamiczny, tzn. ulega

²⁶ Por. orzeczn. SN I K 22/61, loc. cit.

²⁷ Wytyczne — II/6; por. A. Bachrach: Przepięczność drogowaa. Kierunki polityki kryminalnej w świetle wytycznych Sądu Najwyższego, PIP nr 12/1963, s. 906.

ona nieustannym przeobrażeniami w związku z ruchem tworzących ją czynników. Ocena sytuacji musi więc również mieć charakter dynamiczny, a więc w pewnym sensie wyobrażeniowy, musi być oparta na przewidywaniu wariantów rozwoju konkretnego faktu sytuacyjnego (faktu dynamicznego).

Lecz wyobrażalność ta i przewidywalność ma charakter ograniczony. W odróżnieniu od abstrakcyjnej, opartej na ogólnej wiedzy i doświadczeniu, jest ona „zakotwiczona” do realnego faktu, z którym łączyć można obowiązek przewidywania niekorzystnego kierunku jego rozwoju.

Przyjęcie, że zasada panującą w ruchu drogowym jest zaufanie do współuczestników ruchu, a wyjątkiem nieufność, ma niezmiernie doniosłą przewagę metodologiczną nad zasadą przeciwną. Po pierwsze — prawidłowo rozkłada w postępowaniu karnym ciężar dowodu i przywraca działanie zasady *in dubio pro reo*. Po wtóre zaś — otwiera przestrzeń oceną, na której ścierać się mogą merytoryczne zapatrywania na to, jak dalece obawa przed ekscysem współużytkownika drogi może ograniczać swobodę ruchu kierowcy bez szkody dla społecznego pożytku transportu drogowego.

Otwarcie tej przestrzeni ocennej stanowi niejako „wstępny warunek” precyzowania zapatrywań, których ewolucja niewątpliwie pozostawać będzie w ścisłym związku z ogólnym rozwojem mechanizacji i dalszą intensyfikacją ruchu drogowego, społecznym przystosowaniem do nowego zjawiska i zmianami, jakie zachodzić muszą na tym tle w świadomości społecznej.

JERZY JAKUBOWSKI

Rozstrzygnięcie sporów w polskim handlu zagranicznym

I. Uwagi wprowadzające

W artykule niniejszym przedstawimy system rozstrzygnięcia sporów wynikających z transakcji, które zawierane są przez podmioty polskiego handlu zagranicznego, mianowicie przez przedsiębiorstwa państwowe, spółdzielcze i spółki prawa handlowego, z kontrahentami zagranicznymi. Spory te są rozstrzygane prawie wyłącznie w drodze arbitrażu bądź przez jednorazowy sąd arbitrażowy lub stały sąd arbitrażowy zarówno w Polsce, jak i za granicą.

W artykule omówimy zagadnienia jurysdykcyjne w tym zakresie oraz zasady proceduralne, a także uznawanie i wykonywanie orzeczeń zagranicznych. Zostanie również przedstawiona organizacja i zakres działania istniejących w Polsce stałych sądów arbitrażowych, które powołane są do rozstrzygnięcia sporów z przedsiębiorstwami zagranicznymi.

II. Jurysdykcja w sprawach cywilnych w zakresie transakcji handlowych

Zagadnienia jurysdykcyjne w zakresie transakcji handlowych regulują u nas art. 1103—1105 kodeksu postępowania cywilnego z 1964 r.¹ Sprawy majątkowe wynikające z takich transakcji należą do jurysdykcji krajowej:

¹ Dz. U. Nr 43, poz. 296.