

Cichosław Jankowski

Kilka uwag o badaniu psychofizycznej sprawności kierowcy

Palestra 13/1(133), 54-58

1969

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.

wy w procesie karnym. Dlatego też protokół kontroli zeznań na miejscu powinien zawierać:

- datę i godziny dokonania tej czynności oraz nazwiska wszystkich uczestników wraz z ich adresami,
- wskazanie na cel czynności, jej początek, przebieg i zakończenie oraz przebytą trasę,
- dokładną treść złożonych zeznań, wyszczególnienie przeprowadzonych badań, oględzin, demonstrowania i innych czynności,
- wyszczególnienie sporządzonych szkiców, planów, rysunków, zdjęć itd.,
- oświadczenia uczestników i ich podpisy.

Przeprowadzenie kontroli zeznań i jej właściwe procesowe utrwalenie wymagać będzie także korzystania z materiałów ilustracyjnych w szerszym zakresie aniżeli dotychczas¹⁹.

Udział stron w kontroli zeznań może się przyczynić do szerszego stosowania tej czynności śledczej w dotychczasowej praktyce śledczej, do właściwej oceny wiarygodności zeznań świadków lub wyjaśnień oskarżonych, do lepszego wykrycia prawdy obiektywnej w procesie karnym.

¹⁹ M. Czubałski: Materiały ilustracyjne w dokumentacji procesowej, „Problemy Kryminalistyki” 63/1967, s. 185—204.

CICHOSŁAW JANKOWSKI

Kilka uwag o badaniu psychofizycznej sprawności kierowcy

Coraz częściej spotyka się ostatnio w prasie periodycznej doniesienia na temat przyczyn wypadków drogowych. Autorzy tych informacji wskazują, że postępowanie człowieka niejednokrotnie wpływa na powstawanie wypadków, które następnie stają się przedmiotem postępowania przed organami ścigania i przed sądem. W praktyce codziennej niejedyn prawnik spotyka się ze sprawami dotyczącymi wypadków drogowych, które pozornie nie znajdują wytłumaczenia, gdyż na podstawie realnie uchwytnych stwierdzeń, poczynionych w wyniku śledczego badania miejsca wypadku, nie można określić przyczyn wypadku. Również dalsze czynności w toku postępowania nie dostarczają materiału pozwalającego na rozwiązanie zasadniczego przecieży problemu, mianowicie ujawnienia przyczyn wypadku.

Wydaje się, że poważnym błędem popełnianym przez organy ścigania, sąd i obrońców jest niedoceniaenie psychicznych przyczyn wypadków. Błąd ten na pewno rzutuje niejednokrotnie na tok postępowania przygotowawczego i sądowego. Z powyższych względów pragnę poświęcić nieco uwagi zagadnieniu badania sprawności psychofizycznej kierowcy.

*

W dobie szybkiego rozwoju motoryzacji coraz większa liczba osób korzysta z samochodu czy motocykla codziennie lub prawie codziennie, stale także rośnie liczba kierowców zawodowych. Krąg potencjalnych sprawców wypadków drogowych rozszerza się więc bardzo szybko. Staje się to tym bardziej oczywiste, że — jak twierdzi T. Cyprian — „jeżeli porównamy postęp, jaki zrobiła maszyna na przestrzeni ostatnich 20 lat, z postępem sprawności psychofizycznej człowieka w tym samym okresie, to okaże się, że człowiek pozostał bardzo w tyle i że dystans ten gwałtownie rośnie z roku na rok”¹. Ma to zasadnicze znaczenie dla praktyki organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości, gdyż zachodzi konieczność badania, czy po stronie kierowcy mamy do czynienia z zawinieniem wypadku w rozumieniu prawa karnego. W sprawach tych w przeważającej części spotykamy się z odpowiedzialnością z tytułu nieumyślnego popełnienia przestępstwa. Swoistość ruchu drogowego stwarza bowiem sytuacje, w których groźne następstwa wynikają z pozornie drobnych niedokładności lub nieuwagi². Cytowany wyżej znawca problemu T. Cyprian twierdzi, że człowiek, „którego możliwości psychiczne »zawiodły«, wobec ciągle rosnących wymagań maszyny, nie może ponosić odpowiedzialności za winę nieumyślną”³. Podnosi on jednocześnie, że „przekroczone zostały granice możliwości psychofizycznych”⁴.

Zagadnienie zachowania się kierowcy w konkretnej sytuacji drogowej nie może pozostać poza sferą zainteresowania organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości, gdyż stosownie do obowiązującej w ruchu drogowym zasady, powinien on w każdej chwili panować nad pojazdem, tzn. powinien tak nim kierować, by nie spowodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Skoro w toku postępowania karnego dąży się do zbadania, czy sprawca dopełnił obowiązku zachowania ostrożności w kierowaniu pojazdem, to staje się zrozumiałe, że należy zainteresować się również sferą jego psychiki, żeby móc ustalić, czy w niej właśnie nie kryją się przypadkiem te elementy, które doprowadziły do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, a w następstwie — do wypadku drogowego. Dociekania te mogą prowadzić do wniosków o zawinieniu wypadku w sensie karnoprawnym albo też mogą wnioski takie obalić, gdy się okaże, że kierowca znajdował się w stanie psychicznym wyłączającym świadomość konkretnej sytuacji drogowej (tzn. nie można mu wtedy zarzucić, że przewidywał on skutki wadliwego sposobu swej jazdy i godził się na to lub też przewidując je bezpodstawnie przypuszczał, że skutki te nie nastąpią), a także wtedy, gdy się okaże, że brak jest podstaw do twierdzenia, iż po jego stronie zachodzi niedbalstwo.

Należy zatem w dalszym ciągu rozważyć skomplikowany zespół czynników wpływających w zasadniczy sposób na zachowanie się kierowcy podczas kierowania pojazdem. Kierowca, prowadząc pojazd samochodowy, musi obserwować bardzo wiele zjawisk. W kręgu jego ciągłej uwagi pozostaje obserwacja sytuacji na drodze przed pojazdem, za pojazdem i obok pojazdu. Do niego należy nie tylko obserwacja ruchu pojazdów na drodze, ale także nawierzchni przed poruszającym się pojazdem, a poza tym musi on zwracać baczność uwagę na to, co się dzieje w pobliżu drogi komunikacyjnej. Do jego obowiązków należy też obserwowanie znaków drogowych,

¹ T. Cyprian: Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1963, s. 71.

² T. Cyprian: tamże.

³ T. Cyprian: tamże.

⁴ T. Cyprian: tamże.

sygnałów świetlnych i sygnałów osób kierujących ruchem drogowym, a przy tym powinien się wsłuchiwać w pracę silnika i obserwować wskaźniki i przyrządy umieszczone w kabinie kierowcy⁵. W tej sytuacji sprawne funkcjonowanie organizmu kierowcy jest nieodzowne. Od kierowcy bowiem żąda się opanowania, zdolności obserwacji i zdolności koncentracji uwagi, zdolności do podjęcia prawidłowej i szybkiej decyzji i wielu innych cech osobowości, których nie wymaga się w sposób bezwzględny od innych ludzi.

Jednocześnie w czasie jazdy organizm kierowcy ulega znużeniu jak również osłabieniu tych zdolności, które decydują o bezbłądności, rozważde i pewności w kierowaniu pojazdem. Wypoczęty kierowca w sytuacji niebezpiecznej daje większe szanse uniknięcia wypadku w porównaniu z analogiczną sytuacją, w jakiej znalazł się kierowca zmęczony. Powzięcie prawidłowej decyzji i błyskawiczne nieomal jej wykonanie niejednokrotnie pozwala na uniknięcie wypadku lub na złagodzenie jego skutków. Psychika kierowcy rzutuje silnie na styl jazdy. Takie właściwości, jak: szybkość orientacji, szybkość decyzji i reakcji na niebezpieczeństwo, zdolność do plastycznego widzenia i właściwej oceny odległości, zdolność do prowadzenia pojazdu z dostosowaną do warunków jazdy i doświadczenia szybkością, zdolność właściwej oceny sytuacji na jezdni, zdolność koncentracji uwagi, wreszcie niedomagania w postaci chorób czy znużenia oraz stany podniecenia po zażyciu środków odurzających (np. alkoholu lub podobnie działających substancji) — określają ogólną przydatność do kierowania pojazdami samochodowymi⁶.

W razie nastąpienia wypadku drogowego organy ścigania i wymiaru sprawiedliwości stają niejednokrotnie przed koniecznością zbadania i określenia stanu, w jakim znajdował się kierowca w chwili spowodowania wypadku, żeby znaleźć odpowiedź na pytanie, czy przyczyny wypadku nie należy szukać w niedomaganiach jego psychofizycznej sprawności. Chodzi o określenie, czy kierowca miał warunki do prawidłowego i dostatecznie szybkiego zareagowania w konkretnej sytuacji drogowej, w której istniały techniczne możliwości uniknięcia wypadku⁷.

Trzeba podkreślić, że byłoby uproszczeniem twierdzenie, iż psychicznych przyczyn wypadku szukać trzeba dopiero wtedy, gdy się okaże, że nie można ustalić przyczyn technicznych. Nieraz przyczyny te ze sobą współistnieją, odpowiedni więc sposób prowadzenia pojazdu (nawet przy istnieniu wady technicznej), w którym kierowca świadomie dostosowuje kierowanie pojazdem do jego zmniejszonej sprawności technicznej, nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i w ten sposób kierowca świadomie usuwa ze swego działania element decydujący o jego naganym zachowaniu się. Istnieją też sytuacje odwrotne, gdy kierowca mimo świadomości istnienia niepełnej sprawności kierowanego pojazdu bądź godzi się na powstanie płynących stąd ujemnych skutków w ruchu drogowym, bądź też bezpodstawnie przypuszcza, że w związku z jego sposobem kierowania nie zostanie naruszone bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zwłaszcza ta druga sytuacja nie może pozostać bez wpływu na karnoprawną ocenę zachowania się kierowcy.

Istnienie lub nieistnienie psychicznych przyczyn wypadków nie zawsze da się ujawnić bez wykorzystania wiedzy specjalistów. Ponieważ na sposób jazdy kierowcy

⁵ T. Cyprian: Z problematyki psychologii ruchu drogowego (wydanie specjalne „Problemy Kryminalistyki” — Wypadki drogowe), Warszawa 1963, s. 110.

⁶ T. Cyprian: Z problematyki psychologii ruchu drogowego, wyd. specjalne Wypadki drogowe, s. 108.

⁷ S. Manczarski: Rola medycyny i nauk pokrewnych w dochodzeniu przyczyn wypadków drogowych, wyd. specjalne Wypadki drogowe, s. 36.

rzutują nieraz silnie stany uczuciowe oraz cechy osobowości określające predyspozycje do wykonywania skomplikowanego systemu czynności składających się na ogólny kształt kierowania pojazdem⁸, przeto wydaje się rzeczą konieczną postułowanie badania stanu psychofizycznej sprawności kierowcy wtedy, kiedy na podstawie oświadczeń kierowcy po wypadku można wnioskować o zakłóceniu sprawności jego funkcji psychicznych.

W toku dokonywanych w związku z wypadkiem badań psychologicznych mogą wyjść na jaw zakłócenia w sferze psychiki, które uzasadniają powzięcie wątpliwości co do stanu poczytalności badanego. Należy wówczas przeprowadzić również badania psychiatryczne, przy czym nie ma przeszkód, by badania te wykonać w zespole składającym się z psychologa i psychiatrów.

Dopiero łączne rozważenie poszczególnych cech osobowości kierowcy powinno doprowadzić do odpowiedzi na pytanie, czy kierowca miał w konkretnej sytuacji możliwość — biorąc pod uwagę jego psychofizyczne właściwości — uniknięcia wypadku przez właściwą reakcję⁹. Ekspertyza ta może być przeprowadzona — moim zdaniem — dopiero po wyjaśnieniu technicznych aspektów wypadku i po ich utrwaleniu w aktach, biegli bowiem powinni zapoznać się ze wszystkimi okolicznościami wypadku.

Ocena stanu psychofizycznej sprawności kierowcy po wypadku nie jest oczywiście jednoznaczna z oceną jego sprawności do prowadzenia pojazdu samochodowego w ogóle. Kierowca uznany za zdolnego do kierowania pojazdami samochodowymi w konkretnych okolicznościach może się znaleźć w stanie wyłączającym możliwość prawidłowej reakcji na konkretną sytuację drogową. Działają wtedy takie czynniki, jak szybkość i prawidłowość decyzji (tzw. refleks kierowcy), bystrość obserwacji i koncentracja uwagi. Czynniki te warunkują zachowanie się kierowcy w sytuacji kolizyjnej i dlatego ich zbadanie jest bardzo ważne. W badaniach tych trzeba wykorzystać — co jest oczywiste — wszelkie dostępne środki, jakie się ma do dyspozycji w tym zakresie, a więc na pewno również aparaty służące do tego rodzaju badań oraz stosowane w badaniach psychologicznych testy.

Na podstawie zespołu badań psychotechnicznych można sobie wyrobić pogląd na wyspecjalizowanie u kierowcy potrzebnych do kierowania pojazdem umiejętności, a to z kolei stanie się jednym z czynników umożliwiających wydanie przez biegłych opinii o stanie psychofizycznej sprawności badanego w czasie wypadku. W opinii powinna być sformułowana odpowiedź na pytanie, czy badany mógł prawidłowo, szybko i zdecydowanie reagować. Daje to pogląd na stopień zawinienia wypadku przez kierowcę i przyczynia się do prawidłowości merytorycznej oceny przez osobę prowadzącą postępowanie przygotowawcze czy sądowe. Ocena ta musi doprowadzić niejednokrotnie do przyjęcia, że po stronie kierowcy brak jest tego rodzaju zachowania się, które stawia go w sytuacji naruszającego normy karnoprawne.

Oprócz wymienionych wyżej czynników wpływających na stan psychofizycznej sprawności kierowcy, Puchowski i Kistelska-Nielubowiczowa wymieniają cały szereg czynników chorobowych, które również nie pozostają bez wpływu na omawiane

⁸ Por.: B. Biegeleisen-Zelazowski: O przyczynach wypadków ze stanowiska psychologicznego, „Problemy Kryminalistyki”, 1962, nr 40, s. 643; ten sam autor: Psychologia w komunikacji drogowej, „Motoryzacja” 1962, nr 4, s. 91 oraz Zarys psychologii pracy, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1964, s. 290; T. Cyprian: Z problematyki psychologii ruchu drogowego, wyd. specjalne Wypadki drogowe, s. 101.

⁹ B. Biegeleisen-Zelazowski: Psychologia w komunikacji drogowej, „Motoryzacja”, 1962, nr 4, s. 91; B. Puchowski: Rola medycyny w zapobieganiu wypadkom drogowym oraz ich następstwa dla człowieka, wyd. specjalne Wypadki drogowe, s. 38.

zagadnienia właściwości osobowości kierowcy i jego przydatności do prawidłowego kierowania pojazdem samochodowym. Do tych czynników zaliczają oni choroby psychiczne, padaczkę, stany po urazie głowy, wady wzroku, pogarszający się stan zdrowia w związku z wiekiem kierowcy¹⁰, cukrzycę, nadciśnienie tętnicze, choroby serca i naczyń, alkoholizm, stwardnienie rozsiane (*sclerosis multiplex*)¹¹.

Znaczenie badań z zakresu psychologii ruchu drogowego nie jest kwestionowane, a dowodem na to, że przywiązuje się do nich dużą wagę, jest fakt rozwoju na całym świecie placówek badawczych poświęcających się całkowicie tym badaniom.

Również w Polsce istnieją placówki tego typu, które przeprowadzają interesujące nas badania (Ośrodek Badań Transportu Samochodowego, Zakład Psychologii Komunikacji Drogowej, placówki naukowo-badawcze niektórych innych resortów np. kolejnictwa), jednakże liczba tych placówek jest niewystarczająca, by zaspokoić potrzeby praktyki organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości. Wypada więc wysunąć postulat rozwoju tych placówek oraz postulat rozwoju kadry naukowo-badawczej z zakresu psychologii ruchu drogowego. Postulat ten wypada skierować szczególnie pod adresem Zakładu Kryminalistyki Komendy Głównej MO, w którym od dawna prowadzone są bardzo szczegółowe i wielce użyteczne dla praktyki wymiaru sprawiedliwości badania dotyczące technicznych aspektów wypadków drogowych, przy czym inspirujący udział Ministerstwa Sprawiedliwości i Prokuratury Generalnej w realizacji tego postulatu jest oczywiście niezbędny.

*

W praktyce trudno jest spotkać zarządzenie ekspertyzy stanu psychofizycznej sprawności kierowcy, a przecież jej przydatność dla wyjaśnienia wielu „niewyjaśnionych” wypadków wydaje się być oczywista.

Autor zdaje sobie sprawę z trudności wynikających dla organów ścigania, sądu orzekającego w sprawie i obrońców, chcących poszukiwać przyczyn wypadków w sferze psychiki kierowcy. Tego rodzaju stanowisko nie jest jeszcze popularne, a poza tym trudno tu oczekiwać na jakąś radykalną zmianę, skoro wiedza prawników-praktyków jest w tym zakresie jeszcze dość skromna. Wydaje się jednak, że już wielki czas, by problematyka ta nie była obca tym spośród prawników, którzy z racji swych zawodowych obowiązków zajmują się rozwiązywaniem skomplikowanych nieraz okoliczności wypadków drogowych.

¹⁰ B. Puchowski: op. cit., s. 32–37.

¹¹ H. Kistelska-Nielubowiczowa: Kwalifikacje na kierowców ze stanowiska neurologii, wyd. specjalne Wypadki drogowe, s. 64–68.