

Marta Kowalczyk-Ludzia

Wybrane aspekty ryzyka sportowego w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego

Studia Prawnoustrojowe nr 29, 125-132

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Marta Kowalczyk-Ludzia
Katedra Procesu Karnego
Wydział Prawa i Administracji UWM

Wybrane aspekty ryzyka sportowego w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego

Niniejsze opracowanie odnosi się do postanowienia Sądu Najwyższego dotyczącego problemu zachowania zasad bezpiecznej prędkości podczas uczestnictwa w rajdzie samochodowym¹. Zwrócę także uwagę na problem kwalifikacji czynów w zakresie sankcjonowania naruszeń wymaganych reguł ostrożności a działaniami w ramach ryzyka sportowego. Rozważenia wymagają bowiem aspekty odnoszące się do sytuacji, w których wyczerpujący znamiona czynów zabronionych sportowcy nie ponoszą odpowiedzialności karnej bowiem ich zachowania zawierają się w przesłankach wspomnianego kontratytu. Przedstawiając ogólne założenia w zakresie respektowania wspomnianych norm przeanalizuję stanowisko Sądu Najwyższego w omawianym aspekcie. Najistotniejsze wydają się tu następujące zagadnienia:

1. Ocena, czy uniewinnienie oskarżonego od postawionego zarzutu powinno nastąpić w wyniku niewyczerpania znamion popełnionego czynu zabronionego, czy w wyniku zaistnienia przesłanek warunkujących powstanie kontratytu dozwolonego ryzyka sportowego.

2. Problem zastosowania zasady bezpiecznej prędkości i reguł sportowych a realizacja przesłanek kontratytu ryzyka sportowego.

3. Określenie przesłanek warunkujących zaistnienie kontratytu ryzyka sportowego w przedstawionym zakresie.

4. Ocena, czy uwolnienie oskarżonego od odpowiedzialności karnej było w tym przypadku słuszne.

Aprobująca ocena stanowiska Sądu Najwyższego została poparta odniesieniem się do uregulowań nauki prawa karnego oraz innych ustaw szczególnych odnoszących się do wspomnianych kwestii, jak również do stanowiska doktryny we wskazanym zakresie.

¹ Postanowienie SN z dnia 7 stycznia 2008 r., sygn. akt V KK 158/07.

² Ibidem.

Teza brzmi: „Na odcinku specjalnym rajdu samochodowego, zawodnik nie jest zobowiązany do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w tym zasady prędkości bezpiecznej”² i odnosi się do konkretnego stanu faktycznego. W 1999 r. podczas rajdu samochodowego w miejscowości N. oskarżony, kierując samochodem na odcinku specjalnym, zjechał na lewą stronę drogi, uderzył najpierw w barierę energochłonną, a następnie w stojącą za barierą pokrzywdzoną. W wyniku wypadku pokrzywdzona doznała licznych obrażeń ciała w postaci m.in. złamania kości piszczelowej lewej, złamania kości piszczelowej prawej, stłuczenia nerwu strzałkowego lewego, stłuczenia klatki piersiowej. Sąd rozważał, czy działanie oskarżonego należy ocenić na płaszczyźnie kontratypu tzw. dozwolonego ryzyka sportowego. Oskarżony został uwolniony od odpowiedzialności karnej.

Wskazane rozstrzygnięcie zostało zaskarżone apelacjami zarówno prokuratora, jak i pełnomocnika oskarżycielki posiłkowej. Prokurator za podstawę apelacji przyjął błąd w ustaleniach faktycznych odnoszący się do aspektu naruszenia obowiązujących zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym i zasad należytej ostrożności, jak również zarzucał błąd odnoszący się do innych okoliczności zdarzenia. Z kolei zdaniem pełnomocnika oskarżycielki posiłkowej oskarżony nie zachował ani zasad należytej ostrożności, ani bezpiecznej prędkości, czym wyczerpał znamiona przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. W sformułowanej skardze podkreślono także szczególne umiejętności oskarżonego w zakresie uczestnictwa w rajdach samochodowych, co tym bardziej zobowiązywało go według opinii strony skarżącej do zachowania należytej ostrożności. Oskarżonemu zarzucono także zachowanie przeczące zasadom zdrowego rozsądku. W opinii oskarżycielki posiłkowej i jej pełnomocnika kumulatywne ujęcie powyższych przesłanek świadczy o przekroczeniu granic dopuszczalnego ryzyka sportowego. Uwzględniając powyższe, pełnomocnik oskarżycielki posiłkowej zarzucił wyrokowi naruszenie przepisów prawa materialnego.

Decyzją Sądu Okręgowego w O. utrzymano w mocy zaskarżony wyrok, uznając obydwie apelacje za oczywiście bezzasadne. Następstwem takiego rozstrzygnięcia było wniesienie kasacji przez pełnomocnika oskarżycielki posiłkowej, który wnioskuje o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania sądowi pierwszej instancji. W odpowiedzi na kasację prokurator Prokuratury Okręgowej w O. najpierw przychylił się do prezentowanego stanowiska, jednakże w toku rozprawy kasacyjnej obrońca oskarżonego i prokurator wnieśli o oddalenie kasacji.

Niniejsze opracowanie odnosi się do ważkich kwestii związanych z oceną zakresu zastosowania zasady prędkości bezpiecznej w sytuacji, gdy zawodnik znajduje się na odcinku specjalnym rajdu samochodowego. Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego „w sytuacji braku jakiegokolwiek znamienia czynu zabronionego nie dochodzi do charakteryzacji przestępstwa w granicach określonych ustawą i sprawca czynu nie ponosi odpowiedzialności karnej, bez konieczności odwołania się okoliczności kontratypowych”³. Nie ma zatem potrzeby odwoływania się do przesłanek

³ Ibidem.

kontratypu dozwolonego ryzyka sportowego, jeśli kwestie oceny zachowania oskarżonego można rozstrzygnąć na innej płaszczyźnie.

Określając pojęcie „kontratyp”, Władysław Wolter przyjmuje, że jest to okoliczność, która – mimo że czyn wykazuje ustawowe znamiona czynu zabronionego przez ustawę pod groźbą kary – powoduje, że czyn nie jest społecznie szkodliwy, a tym samym bezprawny. Są to więc okoliczności legalizujące czyn generalnie uznany jako bezprawny⁴.

Z kolei, jak pokreśla doktryna, pozakodeksowy kontratyp ryzyka sportowego zachodzi w sytuacjach kumulatywnego spełnienia następujących przesłanek:

- dana dyscyplina sportu jest uregulowana przez przepisy prawa sportowego;
- zachodzi zgodność wykonywanych ćwiczeń (treningów) z regułami ostrożności, określonymi przez wspomniane przepisy;
- działanie uczestników odbywa się w celu sportowym (a nie przestępnym);
- udział uczestników jest dobrowolny⁵.

Zgodnie z interpretacją Sądu Najwyższego, powtórzmy raz jeszcze, uznano, że oskarżony nie naruszył zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Interpretacja zaistniałego czynu pod kątem prawnym skłania do sprecyzowania pojęć „zasady bezpieczeństwa” i „szczególna ostrożność”. Zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, szczególna ostrożność definiowana jest jako „ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie”⁶. Z kolei pojęcie zasad bezpieczeństwa „obejmuje nie tylko zasady skodyfikowane w przepisach prawa drogowego bądź też w przepisach regulujących komunikację kolejową, wodną lub powietrzną, ale również określone reguły prakseologiczne odnoszące się do bezpieczeństwa uczestnictwa w danej sferze ruchu”⁷. Według definicji słownikowej „bezpieczny” to „taki, który niczym nie zagraża”⁸.

Przyjmując powyższe rozumienie wskazanych terminów, należy zastanowić się, czy zgodnie z zarzucanym oskarżonemu czynem w czasie uczestnictwa w rajdzie samochodowym zobowiązany był do zachowania tych reguł. Nadto, warto odnieść się do interpretacji zagadnień z zakresu zasadności wprowadzenia karalności wobec sprawców naruszeń (zagrożeń) dóbr (takich, jak np. naruszenie nietykalności cielesnej, uszkodzenie ciała, spowodowanie zagrożenia życia) w trakcie gier sportowych.

⁴ W. Wolter, *Nauka o przestępstwie*, Warszawa 1973, s. 163

⁵ Por. J. Lachowski, A. Marek, *Prawo karne. Zarys problematyki*, Lex a Wolters Kluwer business, Warszawa 2013, s. 108; zob. także A. Gubiński, *Wyłączenie bezprawności czynu*, Warszawa 1961.

⁶ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. nr 98, poz. 602).

⁷ J. Lachowski, A. Marek, *Prawo karne. Zarys problematyki*, Lex a Wolters Kluwer business, Warszawa 2013, s. 263.

⁸ E. Polański (red.), *Wielki słownik języka polskiego*, Krakowskie Wydawnictwo Naukowe, Kraków 2012, s. 60.

Ogólne uregulowania prawne oraz wskazania doktryny należy każdorazowo dostosować do realiów konkretnego przypadku. Mając na względzie, iż „sprawiedliwe” albo „rzetelne” posługiwanie się prawem jest pojęciem szerszym, bogatszym w treści niż jednakowe stosowanie prawa wobec wszystkich”⁹, podjęto się próby oceny zachowania oskarżonego w opisywanej sytuacji.

Biorąc pod uwagę wymienione wyżej kryteria, trzeba rozważyć, jak wyznaczyć dyskusyjną przecież granicę balansu między dopuszczalnym działaniem w ramach wspomnianego kontraktu a jej przekroczeniem. Zgodnie z argumentacją obrońcy oskarżycielki posiłkowej, we wskazanej sytuacji nastąpiło przekroczenie tej granicy, co uprawniało stronę skarżącą do domagania się ukarania sprawcy, wskazując na zajście przestępstwa określonego w art. 177 k.k. Trudność w wyznaczeniu takiej granicy powstaje z takiego powodu, iż kodeks karny nie precyzuje żadnych wskazówek odnośnie możliwości dokonania prawnokarnej weryfikacji w zakresie kontraktu ryzyka sportowego. Natomiast, aby móc zarzucić sprawcy zachowanie zgodne z dyspozycją normy art. 177 k.k., należy wykazać, że nastąpiło naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, a skutki powstałe w wyniku takiego zachowania sprawcy pozostają w związku przyczynowym z naruszeniem tychże¹⁰.

Strona skarżąca formułowała swój zarzut m.in. w oparciu o art. 19 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W myśl dyspozycji wskazanej normy, „kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu”. Z kolei zgodnie z poczynionymi przez Sąd Najwyższy ustaleniami faktycznymi, na wszystkich odcinkach specjalnych rajdu (tzn. tych przeznaczonych do prób szybkościowych), w którym brał udział oskarżony, krajowe przepisy ruchu drogowego nie miały zastosowania¹¹.

Przy dokonywaniu oceny przedstawionych stanowisk wydaje się konieczne rozróżnienie dwóch terminów: „zasady bezpiecznej prędkości” i „administracyjne ograniczenie prędkości”. Jeśli uwzględnić normę art. 20 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, należy odnieść się do prędkości ustalonej w poszczególnych przepisach, niemającej w tym wypadku zastosowania.

Uzasadnienie stanowiska Sądu Najwyższego zostało sformułowane m.in. w oparciu o interpretację przepisów Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (pkt 64.1) oraz Przepisów Ogólnych Rajdów Mistrzowskich FIA (pkt 19.1). Pierwsze ze wskazanych uregulowań traktuje o tym, że zawody przeprowadzone na drogach otwartych dla ruchu drogowego muszą stosować się do krajowych przepisów ruchu drogowego (pkt 64 nota 1), z kolei, zawody rozgrywane na pętłach prędko-

⁹ Z. Ziemiński, *Sprawiedliwość społeczna jako pojęcie prawne*, Wydawnictwo Sejmowe, Warszawa 1996, s. 74.

¹⁰ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. nr 88, poz. 553 ze zm.).

¹¹ Por. postanowienie SN z dnia 7 stycznia 2008 r. sygn. akt V KK 158/07.

ściowych muszą stosować się do przepisów Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, ale mogą również do dodatkowych przepisów regulujących zasady jazdy samochodów wyścigowych na pętlach prędkościowych i wydanych specjalnie w tym celu (pkt 64 nota 2)¹². Zgodnie z pkt 19.1 Przepisów Ogólnych Rajdów Mistrzowskich FIA, odcinki specjalne stanowią próbę szybkościową rozgrywaną na drogach zamkniętych niezbędnych do realizacji rajdu (19.1), na trasie przebywający w samochodzie członkowie załogi muszą mieć na głowach ochronne kaski oraz zapięte pasy bezpieczeństwa (19.2), a pod rygorem niedopuszczenia zawodnika do startu zabroniona jest jazda w kierunku przeciwnym do właściwego (19.3)¹³.

Wskazane przepisy, choć w pewnym stopniu stanowią wytyczne obowiązujące uczestników podczas rajdu, bezpośrednio nie podnoszą kwestii odnoszącej się do wymogu zachowania zasady bezpiecznej prędkości. Przywołując poglądy przedstawicieli doktryny w tym względzie, należy odnotować, że problem ten doczekał się wielu różnych interpretacji. Tytułem przykładu można wskazać choćby argumentację przyjętą przez Ryszarda A. Stefańskiego, który uważa, że „odwołanie się tylko do wspomnianych przepisów międzynarodowych oraz regulaminów poszczególnych rajdów, które nie określają szczegółowych zasad bezpieczeństwa obowiązujących uczestników rajdów, doprowadziłoby do tego, że w gruncie rzeczy na odcinkach tych nie obowiązywałyby żadne zasady, a to musiałoby stwarzać zagrożenie nie tylko dla innych uczestników rajdu, ale i dla postronnych obserwatorów”¹⁴. Wskazany autor podnosi nadto, że biorąc pod uwagę unormowania konstytucyjne (art. 87 ust. 1 Konstytucji RP w zw. z art. 91 ust. 1 Konstytucji RP)¹⁵, normy pochodzące od podmiotów pozbawionych uprawnień prawodawczych nie są uprawnione do stanowienia prawa¹⁶. Ta ostatnia uwaga wydaje się trafna.

Warte odnotowania są także poglądy Rafała Kubiaka, który zauważa, że „określenie [...] kompleksu zasad ostrożności wymaga szczegółowej analizy dokonanej w oparciu o materiał legislacyjny, istniejące zwyczaje i regulaminy danej gry sportowej oraz zasady rozsądnego postępowania wymagane w konkretnej sytuacji”¹⁷.

Założenia Sądu Najwyższego odnośnie sformułowania, że „na wszystkich odcinkach specjalnych rajdu [...], w których brał udział oskarżony nie obowiązywały krajowe przepisy ruchu drogowego”¹⁸, należy moim zdaniem uznać za trafne, nie-

¹² Międzynarodowy Kodeks Sportowy 2013 r., [online] <www.wyscigigorskie.pl/pliki/files/regulaminy2013/mks_2013_mks.pdf> (dostęp: 26.06.2015).

¹³ Por. Przepisy Ogólne Rajdów Mistrzowskich FIA, [online] <www.akorski.pl/uploads/regulaminy/RSMF_2008.pdf> (dostęp: 26.06.2015).

¹⁴ R. A. Stefański, *Glosa do postanowienia z dnia 7.01.2008r., V KK 158/07*, OSNKW 2008, nr 5, poz. 34.

¹⁵ Ustawa z dnia 2 kwietnia 1997 r. – Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. nr 78, poz. 483).

¹⁶ Por. R. A. Stefański, op. cit. Zob. także: R. Kubiak, *Legalność pierwotna ryzyka sportowego*, „Prokuratura i Prawo” 2006, z. 12, s. 16.

¹⁷ Por. ibidem, s. 32.

¹⁸ Postanowienie SN z dnia 7 stycznia 2008 r., sygn. akt V KK 158/07.

mniej argumentacja na poparcie tychże skłania do polemiki, co potwierdzają choćby przytoczone powyżej poglądy.

Uwagę zwraca słuszne założenie Sądu Najwyższego, że w trakcie wyścigów obowiązują pewne charakterystyczne reguły odnoszące się do specyfiki rajdów samochodowych. Jeżeli uznamy za oczywiste, że „rajd jest odmianą sportu wyczynowego, a zatem niesie w swoim założeniu pokonywanie barier ograniczających codzienną ludzką egzystencję, balansowanie na granicy praw kinetyki wyznaczających reguły bezpieczeństwa”¹⁹, to trudno wymagać w takich sytuacjach jednoczesnego zachowania zasady bezpiecznej prędkości.

Zaprezentowane poglądy znajdują swoje uzasadnienie także w literaturze przedmiotu. Jeśli wziąć pod uwagę tzw. obiektywną teorię celu, zgodnie z którą „należy usprawiedliwić czyny zabronione, jeśli zostały dokonane dla urzeczywistnienia istotnego celu”²⁰, to brak ukarania sportowców za spowodowanie wypadku sportowego znajduje swoje racjonalne uzasadnienie. Nadto, jeśli przyjąć, że „sportem są wszelkie formy aktywności fizycznej, uczestnictwo doraźne lub zorganizowane, które wpływają na wypracowanie lub poprawienie kondycji fizycznej i psychicznej, rozwój stosunków społecznych lub osiągnięcie wyników sportowych na wszelkich poziomach”²¹, to liczyć należy się z założeniem, iż ryzyko podjęte przez uczestników różnych dyscyplin sportowych immanentnie wiąże się z uprawianiem tychże. Stąd też należy mieć także na względzie słuszne stwierdzenie, iż „ryzyko to *implicitie* wpisane jest w prawie każdą dyscyplinę sportową, szczególnie jeśli oparta jest na bezpośrednim kontakcie z przeciwnikiem. Zauważmy, że gdyby przypadki takich naruszeń lub narażeń traktować jako czyny przestępne, uprawianie sportu nie byłoby możliwe”²². Jak dowodzi R. Kubiak, „skoro [...] państwo popiera rozwój sportu, przekazując stosowane dotacje i wspierając inicjatywy w tym zakresie, dążenie ku realizacji woli państwa jest zawsze zgodne z prawem i legalizuje ewentualne wypadki”²³. Trudno polemizować z tą trafną uwagą.

Zastanowienia wymaga jeszcze jedna kwestia. Przyzwolenie na brak zachowania wskazanych reguł w trakcie rajdu samochodowego nie uprawnia jednocześnie do możliwości stosowania dowolnych zachowań ze strony uczestników. Opracowany przez doktrynę model „ostrożnego sportowca”, zgodnie z wszelkimi ustaleniami poczynionymi w danej sprawie, także został w tym przypadku zachowany²⁴.

¹⁹ Por. *ibidem*.

²⁰ Por. R. Kubiak, *op. cit.*, s. 17, cyt. za: J. Szwarz, *Wypadki sportowe a prawo karne*, „Sport Wyczynowy” 1971, nr 9, s. 29–33.

²¹ Art. 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, (Dz.U. nr 127, poz. 857 ze zm.). Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na teorię legalności pierwotnej wypadków sportowych – por. A. Zoll, *Okoliczności wyłączające bezprawność czynu. Zagadnienia ogólne*, Warszawa 1982. Zob. także ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U. nr 25, poz. 113 ze zm.).

²² K. Indecki, A. Liszewska, *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie, karze i środkach penalnych*, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 2002, s. 141.

²³ Por. R. Kubiak, *op. cit.*, s. 18.

²⁴ Por. *ibidem*, s. 32.

Podsumowując, należy zauważyć, że po pierwsze, uczestnictwo w rajdzie samochodowym przez oskarżonego było dobrowolne i nie zostało zakwestionowane przez organizatora. Podobnie nie zakwestionowano uprawnień oskarżonego jako doświadczonego kierowcy rajdowego. Organizacja wspomnianego rajdu była zgodna z wszelkimi obowiązującymi normami prawnymi, a rajd ów został zorganizowany w celu sportowym. Po drugie, oskarżony jako doświadczony kierowca rajdowy, przystępując do udziału w rajdzie samochodowym, miał pełną świadomość postanowień regulaminowych, zgodnie z treścią których nie został zobowiązany do zachowania reguł ograniczenia prędkości²⁵. Oskarżony nie naruszył zatem przepisów charakterystycznych dla organizacji i przebiegu rajdów samochodowych, więc nie było podstawy skazania z art. 177 k.k.

Przyjmując, że „prawidłowa ocena prawna przestępstw drogowych wymaga, aby w kwalifikacji czynu znajdowała wyraz cała jego treść kryminalna”²⁶, to reguła wykluczenia w trakcie rajdów samochodowych zastosowania reguły tzw. bezpiecznej prędkości pozbawia takie działania ustawowych znamion przestępstwa z art. 177 k.k., co umożliwia rajdowcom osiągnięcie wytyczonego przez nich celu i nadaje sens sportowej rywalizacji przyjętej w tej dziedzinie.

Prawnokarna ocena skutków powstałych w wyniku uczestnictwa w różnych dyscyplinach sportowych stała się przedmiotem rozważań Sądu Najwyższego. Egzemplifikacją takiego założenia jest konkluzja zawarta choćby w wyroku z dnia 8 lipca 1968 r., zgodnie z którą „im bardziej niebezpieczny jest dany rodzaj sportu, tym bardziej skrupulatnie należy przestrzegać ustalonych reguł sportowych. Ten, kto te reguły narusza, popełnia czyn niedozwolony, rodzący obowiązek naprawienia szkody”²⁷. Z powyższych względów interpretacja dokonana przez Sąd Najwyższy jest moim zdaniem słuszna.

Na marginesie warto zauważyć, że korzystniejsza dla podsądnego jest sytuacja, w której za podstawę orzeczenia wyroku uniewinniającego przyjmie się jednoznaczne w swym wydźwięku założenie braku wyczerpania znamion czynu zabronionego ze strony oskarżonego aniżeli działanie w ramach kontratypu ryzyka sportowego. Stąd też zapewne trafna konkluzja Sądu Najwyższego przyznająca prym w zakresie uniewinnienia w oparciu o brak wypełniania ustawowych znamion przestępstwa.

Na przestrzeni wielu lat działanie w ramach dopuszczalnego ryzyka spotyka się, pomimo zaistniałych rozbieżności interpretacyjnych we wskazanym zakresie, nie tylko z zainteresowaniem przedstawicieli doktryny, ale również w pewnym sensie ze zrozumieniem ze strony ustawodawcy²⁸.

²⁵ Taka interpretacja wynika z analizy przepisów Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (pkt 64) oraz z analizy przepisów ogólnych Rajdów Mistrzowskich FIA (pkt 19.1).

²⁶ P. Piszczyk, *Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Pozakodeksowe ustawodawstwo karne i ustawy dodatkowe*, Białoostockie Wydawnictwo Prawnicze „Iustitia”, Warszawa 1994, s. 94.

²⁷ Wyrok SN z dnia 8 lipca 1968 r., sygn. akt II CR 216/68, OSPiKA 1969, nr 7–8, poz. 163.

²⁸ Jeśli wziąć pod uwagę choćby normę art. 23 projektu kodeksu karnego z 1963 r., według której „nie popełnia przestępstwa, kto pojmuje czyn w granicach ryzyka dopuszczalnego ze względu na potrzeby życia społecznego, w szczególności nauki i postępu technicznego”, to można przyjąć, że działanie w ramach tego kontratypu i ocena tegoż działania znajduje swoje pewne racjonalne uzasadnienie.

Popularyzacja sportu i szeroko pojętej kultury fizycznej oraz będące ich konsekwencją liczne wypadki związane z uprawianiem różnych dyscyplin sportowych powodują, że pozaustawowy kontratyp ryzyka sportowego ciągle zyskuje na znaczeniu.

Na kanwie wprowadzonych rozważań zastanowienia wymaga kwestia zasadności ustawowego sprecyzowania kontratypu dozwolonego ryzyka sportowego. Liczne postulaty²⁹ w tym zakresie niosły za sobą racjonalne uzasadnienie odnośnie określenia jego granic, co być może przyczyniłoby się do zniwelowania wielu rozbieżności interpretacyjnych w poszczególnych przypadkach zdarzeń sportowych.

Wprowadzenie takiej regulacji do obecnie obowiązujących norm kodeksu karnego zapewne ułatwiłoby interpretację wielu zdarzeń pod kątem możliwości dokonania ich oceny prawnej, ale z drugiej strony brak takich regulacji umożliwia – podobnie jak w opisywanym przypadku – swobodną ich ocenę.

Summary

Selected aspects of sport risk in jurisprudence of the Supreme Court

Key words: car race, safe speed, sports risk, rally driver, exclusion of liability.

This paper refers to the order of Supreme Court from 7.01.2008 concerning problem of safe speed while participating in a car race. They also paid attention to the problem of actions qualifications in terms of sanctioning violations of required precautions of rules and actions within sports risk. Reconsider requires aspects relating to situations in which exhaustive constituent elements of criminal offenses drivers do not bear criminal responsibility for their behavior. Presenting the general assumptions in respecting these standards analyzed the position of the Supreme Court in this aspect.

²⁹ Por. A.J. Szwarc, *Koncepcje usprawiedliwiania sprawców wypadków sportowych*, „Sport Wyuczynowy” 1972, nr 4, s. 46.