



Adam Reza

Czy i kiedy kierowcy mającemu pierwszeństwo można przypisać przyczynienie się do wypadku bądź jego skutków.

Analiza pewnego przypadku

Streszczenie

Na przykładzie rzeczywistego wypadku zderzenia się dwóch samochodów na skrzyżowaniu dróg nierównorzędnych autor przedstawia i komentuje różnice w treści opinii dwóch biegłych, dotyczące powstania stanu zagrożenia, możliwości uniknięcia wypadku oraz oceny zachowania się kierowcy, któremu przysługiwało pierwszeństwo. Krytycznie odnosi się do postanowienia sądu, dotyczącego wykonania analizy czasowo-przestrzennej dla prędkości dopuszczalnej na danym odcinku drogi.

Słowa kluczowe

Wypadek drogowy, analiza czasowo-przetrzenna, chwila powstania stanu zagrożenia, analiza możliwości uniknięcia wypadku, manewr obronny.

* * *

1. Wprowadzenie

Stosą problemu, jaki wystąpił w omawianym poniżej wypadku, jest odpowiedź na pytanie, czy i kiedy uczestnikowi wypadku, któremu nie ustąpiono bezsprzecznie przysługującego mu pierwszeństwa, można, bądź należy, przypisać przyczynienie się do wypadku i jego skutków. Częstość, z jaką sądy bądź strony postępowania występują do biegłych z tym pytaniem, a z drugiej strony obserwowana znaczna rozbieżność stanowisk biegłych w tej kwestii, skłoniła mnie do opisanie tej sprawy.

2. Okoliczności wypadku

W prezentowanym zdarzeniu, na skrzyżowaniu dróg doszło do dość typowego czołowo-bocznego zderzenia dwóch samochodów osobowych. Jeden z nich, który będzie nazywany A, jechał dwukierunkową drogą krajową z pierwszeństwem.

Z prawej strony (dla kierunku jazdy samochodu A), z drogi podporządkowanej (powiatowej), wyjechał samochód B. Ze zgodnych dowodów osobowych wynika, że kierowca samochodu B zatrzymał się przed drogą z pierwszeństwem, co kierowca samochodu A widział, a następnie samochód B ruszył, wjechał na skrzyżowanie i doszło do zderzenia.

Na drodze krajowej dopuszczalna prędkość wynosiła 90 km/h. Przed skrzyżowaniem, na drodze podporządkowanej (powiatowej), ustawiony był znak A-7 „ustąp pierwszeństwa”. Z pozycji kierowcy samochodu B zasięg widoczności w lewo (skąd nadjeżdżał samochód A) wynosił 140 m.

3. Ustalenia rekonstrukcyjne

W sprawie tej uprzednio opinie wydawało dwóch biegłych. Zgodnie z treścią postanowień sądu rejonowego, niemal identycznych dla każdego z biegłych, ich zadaniem było „przeprowadzenie rekonstrukcji wypadku drogowego oraz udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

- z jaką prędkością poruszał się samochód A?
- czy kierujący samochodem A miał możliwość uniknięcia wypadku?
- co było bezpośrednią przyczyną wypadku? oraz
- jakie zasady ruchu drogowego naruszyli uczestnicy wypadku?”

Pomiędzy opiniami obu biegłych nie było istotnych sprzeczności w zakresie mechanizmu i miejsca zderzenia samochodów oraz ich prędkości kolizyjnych. Natomiast rozbieżności dotyczyły:

- ustalenia chwili powstania dla kierowcy samochodu A stanu zagrożenia,
- możliwości uniknięcia przezeń wypadku,
- tuż przedzderzeniowej prędkości samochodu A.

Na podstawie dowodów rzeczowych biegli ustalili:

- wzajemne usytuowanie samochodów A i B w chwili pierwszego kontaktu,
- miejsce zderzenia się tych samochodów oraz
- ich prędkości kolizyjne.

Z obliczeń drugiego biegłego wynikało, że prędkość kolizyjna samochodu A wynosiła $94 \div 107$ km/h, a prędkość samochodu B $14 \div 21$ km/h.

Na miejscu wypadku, przed miejscem zderzenia, nie ujawniono śladów hamowania samochodu A. Samochód ten był wyposażony w układ ABS, a zatem brak śladów nie stanowił dowodu, że samochód nie był hamowany. Z wyjaśnień kierowcy samochodu A wynikało, że po rozpoznaniu zagrożenia, jeszcze przed zderzeniem, podjął gwałtowne hamowanie. Jednocześnie kierowca ten wyjaśnił, że przed wypadkiem prowadził samochód z prędkością $80 \div 90$ km/h.

Gdy porówna się obliczoną przez biegłego prędkość kolizyjną samochodu A ($94 \div 107$ km/h) z prędkością jazdy deklarowaną przez kierowcę ($80 \div 90$ km/h), w powiązaniu z informacją podaną przez tegoż kierowcę, że przed zderzeniem hamował – można zauważyć niespójność. Nie ulega bowiem wątpliwości, że skoro

obliczona prędkość kolizyjna samochodu A była na poziomie $94 \div 107$ km/h, a samochód przed zderzeniem hamował, to jego prędkość początkowa musiała być większa niż prędkość deklarowana przez kierowcę ($80 \div 90$ km/h).

Ocena dowodów osobowych oczywiście wykracza poza kompetencje biegłego, jednakże *weryfikacja* tych dowodów dowodami rzeczowymi jest nie tylko dopuszczalna, ale jest jednym z zadań biegłego. W omawianej sprawie prędkość kolizyjna samochodu A została ustalona na podstawie dowodów rzeczowych (śladów materialnych), a kierowca tego samochodu twierdził, że przed zderzeniem hamował. Weryfikacja dowodu osobowego w postaci prędkości podanej przez kierowcę samochodu A powinna być polegać na obliczeniu prędkości tego samochodu przed rozpoczęciem hamowania, przy następujących uwarunkowaniach:

- prędkość kolizyjna samochodu A wynosiła $94 \div 107$ km/h,
- w czasie hamowania przed zderzeniem nastąpiło zmniejszenie prędkości samochodu A.

Istotne jest ustalenie, na jakim odcinku drogi mógł przed zderzeniem hamować kierowca samochodu A. W sprawie jest logicznie i oczywiste (a wynika to także z wyjaśnień kierowcy samochodu A), że rozpoczął on podejmowanie decyzji o hamowaniu nie wcześniej, niż mógł rozeznac, że samochód B ruszył.

4. Chwila powstania stanu zagrożenia

Pozostaje do ustalenia chwila powstania dla kierowcy samochodu A stanu zagrożenia. W tej kwestii między biegłymi wystąpiły zasadnicze różnice.

Według pierwszego biegłego, kierowca samochodu A mógł rozpoznać zagrożenie w chwili, gdy samochód B ruszał. Należy jednak zauważyć, że w tej chwili prędkość samochodu B wynosiła 0 km/h i jego przemieszczenie praktycznie również było zerowe. Po wypunktowaniu tych okoliczności przez drugiego biegłego, pierwszy biegły w opinii uzupełniającej przyjął, że kierowca samochodu A potrzebował 0,3 s na zorientowanie się, iż samochód B ruszył. Trzeba zauważyć, że z punktu widzenia kierowcy samochodu A nie tyle istotny jest *czas* potrzebny na rozpoznanie, ile *przemieszczenie się* samochodu B, które stanowiło podstawę do oceny, że ten samochód ruszył. Zatem obliczmy drogę, jaką przejechał samochód B w przyjętym przez pierwszego biegłego czasie 0,3 s. Z poniższego wyliczenia wynika, że droga ta wynosiła $6 \div 8$ cm.

$$S = v_0 \cdot t + \frac{a \cdot t^2}{2} = 0 \cdot 0,3 + \frac{(1,3 \div 1,7) \cdot 0,3^2}{2} = 0,06 \div 0,08 \text{ [m]}$$

gdzie:

$v_0 = 0$ [m/s] – prędkość początkowa samochodu B,

$t = 0,3$ [s] – czas przyspieszania samochodu B,

$a = 1,3 \div 1,7$ [m/s²] – przyspieszenie samochodu B przyjęte przez drugiego biegłego do obliczeń weryfikujących.

Ze zgodnych dowodów osobowych wynika, że samochód ten wjechał na skrzyżowanie powoli.

Należy zadać sobie pytanie: czy z odległości rzędu $80\div 90$ m, przy prędkości około $100\div 110$ km/h, możliwe było rozpoznanie przemieszczenia się (w istocie „drgnięcia”) samochodu B o $6\div 8$ cm? Moim zdaniem nie było to możliwe (nawiasem mówiąc, byłoby to nierealne również przy prędkości na poziomie 90 km/h).

Drugi biegły przyjął, że na to, aby kierowca samochodu A mógł rozpoznać zagrożenie, samochód B musiał przejechać odcinek drogi około 1 m. Swoje stanowisko biegły ten uzasadnił tym, że kierowca samochodu A:

- widział zatrzymywanie się samochodu B, a zatem mógł nabrać przekonania, że kierowca tego samochodu widzi samochód A i ustępuje mu pierwszeństwa – a zatem nie koncentrował dalej wzroku na tym samochodzie,
- dokonywał oceny ze znacznej odległości ($80\div 90$ m), jadąc z prędkością $100\div 110$ km/h.

Pierwszy z biegłych, jako chwilę powstania stanu zagrożenia dla kierowcy samochodu A (a więc chwilę, w której kierowca ten powinien był na zagrożenie zareagować), przyjął przemieszczenie się samochodu B o kilka centymetrów. Biorąc pod uwagę rodzaj sytuacji i miejsce wypadku oraz prędkość i odległość jaka w tej fazie dzieliła samochód A od miejsca późniejszego zderzenia się pojazdów, trudno uznać to wymaganie biegłego za realnie wykonalne. Natomiast, uwzględniając opisane wyżej uwarunkowania, można się zgodzić, że kierowca samochodu A mógł i powinien był ocenić sytuację jako kolizyjną po przemieszczeniu się samochodu B o ok. 1 m.

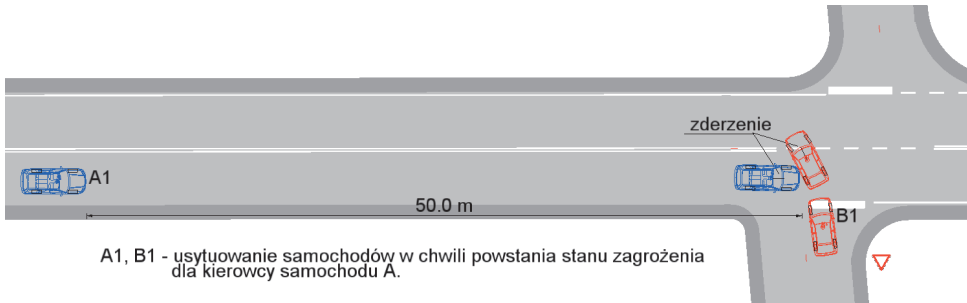
5. Problem możliwości uniknięcia wypadku

Jest oczywiste, że ze względu na różną długość czasu trwania stanu zagrożenia obliczoną w obu opiniach ($1,8\div 2,1$ s przez pierwszego biegłego i $1,5\div 1,8$ s przez drugiego), obydwaj biegli uzyskali różnej długości odcinki drogi, którą kierowca samochodu A dysponował na uniknięcie wypadku. Pomimo tych różnic obydwaj biegli byli zgodni, że kierowca samochodu A nie miał *bezwarunkowej* możliwości uniknięcia wypadku poprzez wyhamowanie przed torem jazdy samochodu B. Biegli zgodzili się, że kierowca samochodu A, prowadząc go z prędkością dopuszczalną (90 km/h) mógłby był uniknąć wypadku jedynie poprzez takie wydłużenie czasu dojazdu do toru jazdy samochodu B, że w tym czasie ten samochód zjedzie z toru jazdy samochodu A. Taka możliwość uniknięcia wypadku jest *warunkowa*, tzn. jest (byłaby) realna pod warunkiem, że w czasie dojeżdżania samochodu A kierowca samochodu B cały czas przyspiesza. Czy rzeczywiście tak byłoby, nie wiadomo, skoro „w międzyczasie” doszło do zderzenia. Tak więc, tę ewentualną możliwość uniknięcia wypadku trzeba traktować hipotetycznie.

Znaczna różnica w opiniach obu biegłych dotyczyła prędkości samochodu A w chwili przecinania toru jazdy samochodu B. Prędkość samochodu A obliczona

przez pierwszego biegłego była znacznie większa niż prędkość obliczona przez drugiego. Ta różnica wynikała stąd, że pierwszy biegły przyjął znacznie dłuższy czas trwania stanu zagrożenia dla kierowcy A niż biegły drugi. W konsekwencji, według pierwszego biegłego kierowca samochodu A dysponował dłuższym odcinkiem drogi na wyhamowanie przed torem jazdy samochodu B, a więc w chwili zderzenia prędkość samochodu A byłaby mniejsza. Problem ten był istotny dla sądu, który szczegółowo dopytywał, jakie mogłyby być skutki wypadku, gdyby kierowca samochodu B nie kontynuował przyspieszania, lecz zatrzymał się na torze jazdy samochodu A. Te skutki byłyby zaś oczywiście uzależnione od prędkości kolizyjnej samochodu A.

Kolejną różnicą w obu opiniach było ustalenie możliwości uniknięcia wypadku poprzez ominięcie samochodu B przez kierowcę samochodu A. Pierwszy biegły stwierdził, że kierowca samochodu A powinien był wykonać manewr obronny skrętu w prawo, i w ten sposób uniknąłby zderzenia, przejeżdżając za tyłem samochodu B. To twierdzenie biegłego należy ocenić krytycznie. Trzeba zauważyć, że w chwili, gdy kierowca samochodu A mógł rozeznaczyć zagrożenie, samochód B znajdował się po prawej stronie toru jazdy samochodu A (ryc. 1).



Ryc. 1. Usytuowanie samochodów w jednej z możliwych chwil powstania stanu zagrożenia i w chwili zderzenia (rysunek rekonstrukcyjny autora artykułu).

Zdaniem drugiego biegłego, w chwili podejmowania decyzji kierowca samochodu A, widząc samochód B jadący bardzo powoli w rejonie prawej krawędzi jezdni, nie miał dostatecznych przesłanek do oceny, czy kierowca tego samochodu będzie jechał kontynuując skręt w lewo, czy też przerwie ten manewr, a jeśli tak – to w której chwili, i czy nie zatrzyma się. Kierowca samochodu A prawidłowo więc ocenił, że zapewne nie zdoła zatrzymać samochodu przed torem jazdy samochodu B. Podjęty w takiej sytuacji przez kierowcę A manewr hamowania należy ocenić jako działanie obronne. Ze względu na minimalną prędkość samochodu B, zatrzymanie tego samochodu było możliwe na bardzo krótkim odcinku drogi. Ponadto, w chwili podejmowania decyzji przez kierowcę samochodu A, samochód B znajdował się po prawej stronie toru jazdy samochodu A. Zatem kierowca samochodu A, podejmując obronny skręt w prawo, kierowałby się wprost na samochód B.

Praktyka poucza, że przy działaniach obronnych nawykiem (a w istocie odruchem) większości kierowców jest podejmowanie manewru obronnego poprzez wykonanie skrętu w taki sposób, aby nie kierować się na przeszkodę. Ponadto w chwili zderzenia lewy tylny narożnik samochodu B znajdował się w odległości ok. 1 m od prawej krawędzi jezdni (patrz ryc. 1). Podejmując próbę uniknięcia wypadku kierowca samochodu A musiałby wykonać gwałtowny manewr skrętu w prawo, a mógłby nie mieć możliwości opanowania ruchu swojego samochodu poprzez skorygowanie toru jazdy i samochód za skrzyżowaniem mógłby wpaść do rowu po prawej stronie drogi.

Zatem – moim zdaniem – w sprawie tej brak było podstaw do negatywnej oceny postępowania kierowcy samochodu A w kwestii niepodjęcia przez niego obronnego manewru skrętu w prawo.

6. Problem analizy czasowo-przestrzennej zdarzenia dla prędkości samochodu A 90 km/h

Sprawa omawianego wypadku kilkakrotnie była przedmiotem zainteresowania sądu rejonowego i sądu okręgowego, a to ze względu na uchylanie wyroków i ponowne rozpatrywanie sprawy. W jednym z postanowień dotyczących wydania opinii uzupełniających przez obu poprzednich biegłych znalazł się zapis nakazujący biegłym „wykonanie analizy czasowo-przestrzennej dla dopuszczalnej prędkości 90 km/h i ustalenie, czy doszłoby do zderzenia, a jeśli tak, to jakie byłyby jego skutki, gdyby kierowca samochodu A prowadził samochód z prędkością 90 km/h”.

Biegli zupełnie odmiennie podeszli do tego zagadnienia. Biegły pierwszy wykonał taką analizę, a biegły drugi stwierdził, że „w przedmiotowej sprawie wykonanie analizy czasowo-przestrzennej dla prędkości samochodu A 90 km/h byłoby sprzeczne z zebrany materiał dowodowy” i odmówił wykonania takiej analizy. Sąd był z tej odmowy bardzo niezadowolony.

Wyjaśniając problem należy zacząć od definicji analizy czasowo-przestrzennej: jest to mianowicie forma rekonstrukcji, zmierzająca do odtworzenia przebiegu wypadku w układzie współrzędnych droga-czas. Punktem wyjścia do analizy czasowo-przestrzennej są ustalone wcześniej parametry ruchu pojazdów w chwili zderzenia. Procedura analizy polega na odwijaniu do tyłu taśmy czasu i zdarzeń, aż do chwili, w której powstał stan zagrożenia. Skoro z obu opinii biegłych zgodnie wynika, że kierowca prowadził samochód A z prędkością większą niż dopuszczalne 90 km/h, to – co do zasady – przeprowadzanie analizy czasowo-przestrzennej dla prędkości 90 km/h byłoby błędem metodycznym. Dla określenia, czy i jakie możliwości uniknięcia wypadku (bądź zmniejszenia jego skutków) taka analiza nie wniesie żadnych miarodajnych przesłanek. Analizę taką należy wykonać dla faktycznej prędkości danego pojazdu, co w efekcie doprowadzi do ustalenia, jaka rzeczywistość (przy dostępnych danych) była odległość pojazdu od miejsca zdarzenia

w chwili powstania stanu zagrożenia. Dopiero po ustaleniu tej odległości bada się, czy w tej sytuacji (dysponując taką odległością), jadąc z prędkością dopuszczalną, kierujący mógłby uniknąć wypadku, bądź jaka byłaby jego prędkość w miejscu i chwili zdarzenia. Tak więc, żądanie sądu nie było merytorycznie zasadne, a odmowne stanowisko drugiego biegłego wypadka ocenić pozytywnie, zwłaszcza, że wyjaśnił on sądowi problem i dokonał analizy w poprawny opisany wyżej sposób.

* * *

Can and when the driver with the right of way be imputed the contribution of accident or its effects. Analysis of an accident

Abstract

Using the case of a collision of two cars at a junction of a major and a minor roads the author presents and comments on the differences in the contents of two separate court witness reports, related to the threat origination, the possibility of avoiding the accident and the assessment of the behaviour of the driver who had the right of way. The author is critical about the court's decision as to performing the time-distance analysis for the speed allowed at a given road section.

Key Words

Traffic accident, time-distance analysis, moment of threat origination, analysis of the possibility of avoiding accident, defensive manoeuvre.

