

Aleksandra Włodarska

Kryminalistyczne oględziny miejsca zdarzenia na przykładzie wypadku drogowego

Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy 20 (3), 121-132

2016

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.

Aleksandra Włodarska

Uniwersytet Wrocławski, Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii
doktorantka w Katedrze Kryminalistyki
e-mail: awlodarska@interia.pl

Kryminalistyczne oględziny miejsca zdarzenia na przykładzie wypadku drogowego

STRESZCZENIE

Artykuł dotyczy sposobu przeprowadzania kryminalistycznego badania miejsca zdarzenia na przykładzie wypadku drogowego, omówienia wersji kryminalistycznych i eksperymentu procesowego jako elementu pomocniczego przy przeprowadzaniu oględzin miejsca zdarzenia.

W artykule uwzględniona została fotografia z miejsca zdarzenia drogowego stanowiąca dowód dla późniejszego opiniowania, a także scharakteryzowano poszczególne programy komputerowe służące do przeprowadzania rekonstrukcji wypadków drogowych.

Niniejszy artykuł zawiera również najczęstsze przyczyny wypadków drogowych w oparciu o dane sporządzone przez policję z 2012 roku, a także orzecznictwo.

Słowa kluczowe: oględziny miejsca zdarzenia, wypadek drogowy, wersje kryminalistyczne, eksperyment procesowy.

Kryminalistyczne badanie miejsca zdarzenia

W praktyce procesowej pojęcie miejsca zdarzenia rozumiane jest jako podstawowe źródło informacji o zdarzeniu przestępnym lub nieszczęśliwym wypadku, szczególnie dla organu prowadzącego postępowanie przygotowawcze.

Określenie „kryminalistyczne” wskazuje, że oględziny wchodzą w skład kryminalistyki, wobec czego są one przeprowadzane przez odpowiednio do tego przygotowanych fachowców z tej dziedziny. Kryminalistyczne badanie miejsca zdarzenia to czynności taktyczno-techniczne dokonywane w ramach procesu karnego, polegające na systematycznych i szczegółowych spostrzeżeniach, badaniach i analizach na danym miejscu, zmierzające do odtworzenia przebiegu zdarzenia, utrwalenia i zabezpieczenia śladów i źródeł informacji w celu wszechstronnego i obiektywnego wyjaśnienia zdarzenia i jego okoliczności, ustalenia (wykrycia) sprawcy oraz zebrania odpowiedniego materiału dowodowego na potrzeby postępowania karnego [Czerw, 1985, s. 26].

Podjęmowane czynności taktyczno-techniczne opracowane zostały przez kryminalistykę. Przez pojęcie czynności taktycznych należy rozumieć sposób postępowania podczas

czynności posiadających charakter procesowy w ścisłym tego słowa znaczeniu, do których należą np. oględziny lub eksperyment, a także pozaprosesowe, np. działania pościgowe, zasadzki, pułapki, operacyjno-rozpoznawcze. Natomiast czynności techniczne mają na celu utrwalenie miejsca zdarzenia, zabezpieczenie tego miejsca oraz śladów, które na nim się znajdują za pomocą urządzeń technicznych.

W zakres kryminalistycznego badania miejsca zdarzenia wchodzi m.in. następujące czynności:

- a) zabezpieczenia miejsca zdarzenia,
- b) penetracja terenu przyległego do miejsca zdarzenia,
- c) użycie psa tropiącego,
- d) zorganizowanie pościgu za sprawcą,
- e) w przypadku zatrzymania sprawcy dokonanie jego przeszukania,
- f) oględziny miejsca zdarzenia,
- g) inne czynności podejmowane w związku z zaistniałym zdarzeniem, tj.:
 - wnioskowanie z oględzin,
 - budowanie pierwszych wersji kryminalistycznych o zdarzeniu i jego sprawcy,
 - eksperymentalne sprawdzenie prawidłowości zbudowanych wersji,
 - powtórne (kontrolne) badanie miejsca zdarzenia i terenu przyległego,
 - zabezpieczenie dopływu informacji z miejsca zdarzenia,
- h) przyjęcie zawiadomienia o popełnionym przestępstwie,
- i) przesłuchanie osoby pokrzywdzonej w charakterze świadka,
- j) przesłuchanie innych świadków,
- k) zorganizowanie ewentualnej pułapki lub zasadzki na miejscu zdarzenia,
- l) rozpoznanie posesyjne, wywiady,
- m) zastosowanie innych odpowiednich metod kryminalistycznych [Kaczmarek, 2011, s. 6–7].

Wymienione powyżej etapy postępowania wskazują na cały przebieg pracy odpowiednich organów na konkretnym miejscu zdarzenia. Oględziny zatem nie polegają tylko na zebraniu śladów i poddaniu ich np. identyfikacji po wcześniejszym przesłaniu do odpowiednich jednostek, ale poprzedzone są wieloma niezbędnymi czynnościami.

Badanie miejsca zdarzenia również dokonywane jest według wypracowanych zasad, a mianowicie:

- a) brak możliwości dokonania zmiany stanu miejsca zdarzenia,
- b) udział osoby kierującej działaniami, prokuratora lub policji,
- c) badanie przestrzeni „otwartej”, terenu przyległego, a także pomieszczenia,
- d) współdziałanie pomiędzy kierującym badaniem, a osobami współuczestniczącymi,
- e) ekonomiczne działanie, polegająca na korzystaniu ze środków adekwatnych do konkretnych badań i możliwości,
- f) obowiązywanie zasady tajności, czyli obowiązku nieujawniania dotychczasowych informacji,
- g) sporządzenie dokumentacji z przebiegu czynności i z ustalonych faktów zgodnie z art. 143 § 1 kodeksu postępowania karnego odnoszącego się do sporządzenia protokołu i § 2, który stanowi, że: „Z innych czynności spisuje się protokół, jeżeli przepis szczególny tego wymaga, albo przeprowadzający czynność uzna to za potrzebne. W innych przypadkach można ograniczyć się do sporządzenia notatki urzędowej”, oraz art. 147 § 1 k.p.k. dotyczącego utrwalenia przeprowadzonych czynności przy pomocy urządzeń rejestrujących obraz lub dźwięk.

Biorąc pod uwagę poziom trudności dokonywania oględzin miejsca zdarzenia, zostały utworzone zespoły zajmujące się konkretnymi zadaniami: zespół zabezpieczający – pełni rolę ochrony miejsca zdarzenia przed jakimikolwiek zniszczeniami, zespół prewencyjny – odpowiada za operacje policyjne, zespół oględzinowy – dokonuje oględzin, zespół operacyjny – prowadzi czynności operacyjno-rozpoznawcze, zespół procesowy – dokonuje czynności procesowych, zespół analityczny – gromadzi i przetwarza informacje pozyskane z poszczególnych zespołów, zespół logistyczny – zapewnia policjantom niezbędne warunki, głównie socjalne.

Podstawowym założeniem oględzin jest wyjaśnienie faktycznych okoliczności zdarzenia, czyli określenie, z jakim zdarzeniem mamy do czynienia, co było jego przyczyną, ale także, jakie wywołało ono skutki.

Głównymi założeniami oględzin są:

a) ustalenie miejsca zdarzenia,
b) ustalenie czasu – w wypadkach drogowych jest on określany na podstawie ciepłoty silnika, pod warunkiem że oględzin dokonuje się w bardzo krótkim czasie po zaistniałym wypadku.

Poza etapami oględzin i stosowanymi metodami: odśrodkowej, dośrodkowej i liniowej wykorzystywanej przy wypadkach drogowych, należy pamiętać, że ważny aspekt stanowią wersje kryminalistyczne. Budowanie wersji kryminalistycznych oparte jest na tzw. przypuszczeniu, czyli wskazaniu na charakter zaistniałego zdarzenia, jego przyczyn, a także dalszego przebiegu jak również okoliczności mających wpływ na to, co się wydarzyło.

Wyróżnia się następujące wersje kryminalistyczne:

a) wersję zdarzenia, która wskazuje na charakter zdarzenia, np. czy nastąpił wypadek, czy zostało popełnione przestępstwo,

b) wersję ogólną, inaczej nazywaną zagadnieniową, która głównie odnosi się do *modus operandi* sprawcy,

c) wersję szczegółową, cząstkową dotycząca cech ofiar, związku pomiędzy nimi a sprawcami.

Wersje kryminalistyczne powinny być przemyślane i budowane na konkretnych faktach, które zostały ujawnione.

Jeżeli uda się zbudować prawidłową wersję na początku oględzin, to czynność ta staje się bardziej skuteczna, a poszukiwanie śladów bardziej ukierunkowane (subiektywna metoda badania miejsca zdarzenia) [Kaczmarek Piła 2011, s. 50].

Jeżeli zostanie zbudowana konkretna wersja kryminalistyczna, która jednocześnie stanowi tę najbardziej wiarygodną, przy pomocy eksperymentu procesowego może zostać potwierdzona jej prawidłowość. Sam eksperyment procesowy jest czynnością dowodową, której głównym celem jest wyjaśnienie okoliczności istotnych dla sprawy. Artykuł 211 kodeksu postępowania karnego stanowi, że „W celu sprawdzenia okoliczności mających istotne znaczenie dla sprawy można przeprowadzić, w drodze eksperymentu procesowego, doświadczenie lub odtworzenie przebiegu stanowiących przedmiot rozpoznania zdarzeń lub ich fragmentów”.

Głównym celem eksperymentu jest potwierdzenie hipotezy, jaka została ustalona wcześniej. Eksperyment procesowo-kryminalistyczny posiada dwie podstawowe formy: pierwsza dotyczy przeprowadzenia doświadczenia, a druga polega na odtworzeniu przebiegu zdarzenia lub jego fragmentów.

Przebieg procesu odtworzenia powinien nastąpić w warunkach najbardziej zbliżonych do tych, w jakich doszło do zdarzenia. W przypadku wypadków drogowych istotne

znaczenie ma pogoda, pora dnia, pora roku i miejsce wypadku. Stworzenie warunków zbliżonych w przeprowadzonym eksperymencie dotyczącym wypadków drogowych ma na celu sprawdzenie np. czy wypadek nastąpił z winy kierowcy, pieszego, złych warunków na drodze, a jeżeli z winy kierującego pojazdem, to jaka była możliwość dostrzeżenia przez niego przeszkody, jaki był proces hamowania pozwalający na uniknięcie zderzenia lub potrącenia pieszego.

Przykład z kryminalistyki:

Komenda Powiatowej Policji w Jędrzejowie prowadziła postępowanie przygotowawcze dotyczące wypadku drogowego, w którym kierujący samochodem osobowym najechał na leżące na jezdni mężczyznę, myśląc, że jest to worek ze śmieciami, a następnie wraz z nim przemieszczał się na odcinku 3 km. W toku postępowania zachodziła potrzeba przeprowadzenia eksperymentu procesowego. Miał on na celu udzielenie odpowiedzi na pytanie, czy wleczenie ciała pieszego, przy założeniu że ciało znajdowało się pod samochodem, mogło być zauważone przez kierującego samochodem i miało wpływ na kierowanie pojazdem. Do udziału w eksperymencie procesowym powołano biegłego z zakresu wypadków drogowych. Rola biegłego sprowadzała się do wskazania, w jaki sposób doczepić manekina imitującego ciało człowieka do podwozia samochodu, aby skutecznie przeprowadzić eksperyment. Po przeprowadzeniu eksperymentu biegły wydał opinię. Wynikało z niej, że skoro kierujący pojazdem oraz pasażer nie słyszeli żadnych odgłosów powodowanych przez ciągniętego manekina, a ponadto kierujący tym samochodem nie zauważył żadnych oznak, które mogłyby wskazywać na niestabilność toru jazdy lub nasuwać przypuszczenie, że pojazd ciągnie manekina, to brak jest postaw do przyjęcia, aby podejrzany miał możliwość zauważenia i rozpoznania, że wlecze pod podwoziem w jego tylnej części za osią tylną lub za samochodem najechałą i zahaczoną przeszkodę – pokrzywdzonego pieszego. Postępowanie zakończyło się umorzeniem postępowania wobec braku znamion czynu zabronionego przez prokuratora Prokuratury Rejonowej w Jędrzejowie (Ds.1907/08) [Malasińska-Nagórny, 2012, s. 14–15].

W zależności od zdarzeń, jakie mają miejsce na co dzień, a także na przestrzeni lat, tworzy się nowe techniki badawcze, które mają ułatwiać pracę ekspertów w tej dziedzinie, ale przede wszystkim mają być przydatne dla przeprowadzania eksperymentu procesowego. Jedną z takich technik jest dokumentowanie przebiegu i wyników eksperymentu procesowo-kryminalistycznego oraz możliwości przeprowadzenia wirtualnego eksperymentu procesowego przy zastosowaniu technik laserowego skanowania 3D. Technika 3D umożliwia przeprowadzenie wirtualnego eksperymentu w oparciu o wcześniej uzyskane dane.

Pozwala m.in. na:

- a) ustalenie faktycznych wymiarów przedmiotów,
- b) odtworzenie kinematyki zdarzeń, np. w wypadkach drogowych.

Wartość dowodowa przeprowadzonego eksperymentu procesowego zależy od jego wyniku. Jeżeli wynik jest pozytywny, to eksperyment staje się potwierdzeniem prawdopodobieństwa wystąpienia badanego zjawiska, natomiast jeśli wynik jest negatywny, to jednocześnie wartość dowodowa staje się wyższa, gdyż wyklucza on dane zjawisko, które do tej pory było uważane za wiarygodne.

W procesie karnym dowód rozumiany jest jako środek procesowy służący ustaleniu okoliczności mających znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, dlatego też zostaje on zabezpieczony głównie obligatoryjnie w formie sporządzonego protokołu.

Protokół jest zasadniczą dokumentacją sporządzaną po przeprowadzeniu czynności oględzin, który może zostać uzupełniony w formie fakultatywnej:

- a) dokumentacją fotograficzną, do której należą zdjęcia, filmy,
- b) szkicami kryminalistycznymi, czyli dokumentami wykonanymi w trakcie prowadzonych oględzin w postaci rysunku,
- c) notatkami urzędowymi.

Każdy protokół z oględzin sporządzany zostaje na formularzu o ustalonym wzorze na miejscu zdarzenia. Opisuje miejsce zdarzenia, przedmioty i ślady w stanie takim, w jakim je zastano. W protokole należy unikać wyrażen niezrozumiałych, używać czasu teraźniejszego i pisać bezosobowo. Protokół na koniec powinien zostać podpisany przez wszystkie osoby biorące udział w oględzinach.

Prowadzący oględziny albo kierujący zespołem powołanym do ich przeprowadzenia bezpośrednio po wykonaniu wszystkich czynności wchodzących w zakres oględzin, a przed podjęciem decyzji o opuszczeniu obszaru oględzin – dokonuje kontrolnego przeglądu tego obszaru w celu sprawdzenia, czy podczas gromadzenia materiału dowodowego nie pominięto śladów kryminalistycznych i ich nośników. W przypadku stwierdzenia, że pominięto ślady kryminalistyczne lub ich nośniki, dokonuje się oględzin uzupełniających [Wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dn. 15 lutego 2012 r.].

Inną dokumentację z kryminalistycznego badania miejsca zdarzenia stanowią mogą: notatki urzędowe, służbowe, notatki pooględzinowe.

Powyżej wspomniane notatki urzędowe głównie sporządzane zostają przez policję, która jako organ prowadzący czynności przedsądowe, w tym też dowodowe, może zamiast protokołu udokumentować czynność notatką urzędową zgodnie z art. 37 § 2 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia i art. 54 § 3, który stanowi, że „Jeżeli okoliczności czynu nie budzą wątpliwości, utrwalenie czynności wyjaśniających można ograniczyć do sporządzenia notatki urzędowej, zawierającej ustalenia niezbędne do sporządzenia wniosku o ukaranie. Notatka powinna zawierać wskazanie rodzaju czynności, czasu i miejsca oraz osób uczestniczących, a także krótki opis przebiegu czynności i podpis osoby, która sporządziła notatkę”.

Na to, jaki będzie dalszy bieg postępowania, duży wpływ mają ustalenia zawarte w notatce urzędowej wynikające najczęściej z przesłuchania świadków i zebrania określonej ilości informacji o zaistniałym zdarzeniu.

Wypadek drogowy

Zanim zostaną podjęte jakiegokolwiek czynności na miejscu zdarzenia drogowego, należy rozróżnić dwa pojęcia: wypadek drogowy i kolizję drogową. Dla przeciętnego człowieka oba przypadki niczym się od siebie nie różnią, natomiast w praktyce różnica ta jest zasadnicza.

Wypadkiem jest zdarzenie, które ma miejsce w ruchu lądowym i spowodowane jest poprzez naruszenie podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego skutkiem jest śmierć przynajmniej jednej osoby uczestniczącej w wypadku lub doznanie obrażeń ciała powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, które muszą trwać **dłużej niż 7 dni** zgodnie z art. 157 § 5 kodeksu karnego.

Kolizja natomiast jest zdarzeniem mającym miejsce w ruchu lądowym, spowodowanym również poprzez niezastosowanie podstawowych zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu, tyle że skutkiem są straty materialne, głównie w postaci np. uszkodzenia pojazdów, a obrażenia któregokolwiek z uczestników trwają **poniżej 7 dni** zgodnie z art. 157 § 4 kodeksu karnego.

W części szczególnej kodeksu karnego zawarte zostały przepisy dotyczące przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Przede wszystkim należy uwzględnić art. 177 kodeksu karnego dotyczący spowodowania wypadku, przy czym należy pamiętać, że jeżeli w wyniku wypadku pokrzywdzony nie odnosi obrażeń lub też doznaje ich, ale w wymiarze określonym w art. 157 § 2 k.k., czyn taki uznany jest za wykroczenie zgodnie z art. 86 § 1 kodeksu wykroczeń, który stanowi, że „Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny”.

Ścisły związek ma także art. 178a kodeksu karnego, w którym uwzględnione zostały dwa podstawowe typy przestępstwa i jeden typ kwalifikowany. Typem podstawowym jest prowadzenie w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego pojazdu mechanicznego, natomiast typem kwalifikowanym będzie zachowanie polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego przez sprawcę, który wcześniej był prawomocnie skazany zgodnie z powyżej wymienionymi przesłankami albo za przestępstwo z art. 173 kodeksu karnego – katastrofa komunikacyjna, art. 174 – spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy, art. 177 – spowodowanie wypadku, art. 355 – wypadek komunikacyjny.

W art. 179 kodeksu karnego odpowiedzialność ponosić będzie osoba, na której ciąży obowiązek niedopuszczenia pojazdu mechanicznego zagrażającego bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym, powietrznym. Odpowiedzialność taką ponieść może np. dyspozytor dyżurny ruchu, osoby przeprowadzające kontrolę stanu technicznego pojazdu, pracownik stacji diagnostycznej.

Po zdarzeniu drogowym sporządza się następujące dokumenty:

- a) notatkę urzędową zawierającą datę, godzinę, miejsce zdarzenia drogowego, rodzaj, markę, nr rejestr. pojazdów i nazwiska osób kierującymi nimi, okoliczności zdarzenia, skutki zdarzenia, warunki drogowe,
- b) protokół oględzin miejsca wypadku drogowego zawierający informacje o wypadku drogowym i warunkach drogowych, opis śladów znajdujących się na miejscu zdarzenia, godzinę, datę rozpoczęcia oględzin,
- c) szkic miejsca wypadku, najlepiej przedstawia rozmieszczenie śladów na miejscu zdarzenia, co jest pomocne w późniejszej procedurze rekonstrukcji wypadków,
- d) protokół oględzin pojazdu, zawiera dane identyfikacyjne pojazdu, opis dotyczący stanu technicznego pojazdu,
- e) dokumentację fotograficzną miejsca zdarzenia i uszkodzonego pojazdu,
- f) dokumentację sądowo-lekarską ofiar wypadków drogowych, w dokumentacji tej, zwłaszcza dotyczącej sekcji zwłok śmiertelnych ofiar wypadku, jest opis zakresu i charakteru obrażeń ciała osób poszkodowanych [Pankiewicz, 2006 r., s. 13].
- g) protokoły zeznań świadków zdarzeń drogowych i samych uczestników, informacje zawarte w protokołach z zeznań uczestników i świadków zdarzeń drogowych zaliczane są do tzw. dowodów osobowych [Pankiewicz, 2006 r., s. 14].

Przykład z praktyki kryminalistycznej:

W dniu 20 kwietnia 2013 roku na trasie Małuszów–Jawor doszło do wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym. Na miejsce zdarzenia przybył Naczelnik Wydziału Kryminalnego KPP w Jaworze, technik kryminalistyki oraz Prokurator Rejonowy w Jaworze i biegły z zakresu ruchu drogowego.

Po przybyciu na miejsce zdarzenia ustalono, że kierujący pojazdem m-ki BMW, jadąc w kierunku Legnicy, podjął manewr wyprzedzania samochodu m-ki Mitsubishi Carisma, a następnie podjął decyzję o wyprzedzeniu kolejnego pojazdu m-ki Peugeot.

Kierujący pojazdem m-ki Peugeot naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i spowodował wypadek drogowy, nie zachowując należytej uwagi i ostrożności. Główną przyczyną wypadku było zjechanie na lewy pas drogi służący do jazdy w kierunku przeciwnym, a następnie nieupewnienie się, czy nie znajduje się na nim inny pojazd. W wyniku tego samochód m-ki BMW, który znajdował się na tym samym pasie, w celu uniknięcia bocznego zderzenia zjechał na pobocze, chcąc powrócić do ruchu. Niestety przy podjęciu manewru kierujący pojazdem stracił panowanie nad pojazdem w wyniku czego zjechał na prawy pas jezdni i uderzył w drzewo.

Pierwszym sporządzonym dokumentem była notatka urzędowa, następnie protokół z przebiegu badania stanu trzeźwości urządzeniem elektronicznym i przesłuchanie świadków zdarzenia.

W wypadku komunikacyjnym zginęło dwóch pasażerów, czego powodem było odniesienie poważnych obrażeń wewnętrznych ich ciała. Dwóch pozostałych odniosło poważny uszczerbek na zdrowiu, który mógł zagrażać ich życiu.

Przeprowadzone zostały oględziny sądowo-lekarskie, dzięki którym w sposób szczegółowy opisane zostały ślady na ciele ofiar, np. otarcia, czyli oględziny zewnętrzne i oględziny wewnętrzne, czyli otwarcie zwłok i określenie zmian wewnętrznych w jamach ciała.

Manewr wykonywania skrętu w lewo i wyprzedzania, jak w powyżej wymienionym przypadku, stanowi grupę wypadków szczególnie groźnych.

Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602) zawierają zasady wykonywania skrętu w lewo i wyprzedzania, art. 22 dotyczy zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu:

Art. 22 ust. 1. Kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Art. 22 ust. 2. p. 2. Kierujący pojazdem jest zobowiązany zbliżyć się do środka jezdni lub na jezdni o ruchu jednokierunkowym do lewej jej krawędzi – jeżeli zamierza skrócić w lewo.

Art. 22 ust. 5. Kierujący pojazdem jest zobowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Wypadki drogowe spowodowane są również złymi warunkami pogodowymi. Przyczynami są pory deszczowe, śnieg, oblodzenia – pomimo dostosowania odpowiedniej prędkości czy samej praktyki wynikającej z wieloletniej jazdy kierowca często traci panowanie na pojeździe.

W wyroku SN z dnia 23 lipca 2014 r., sygn. akt V KK 32/14, Sąd wskazał, iż współodpowiedzialnymi za wypadek drogowy może być dwóch lub więcej uczestników ruchu drogowego, z zastrzeżeniem przypisania im tylko takiego skutku, jaki został przez nich spowodowany, chociażby nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu.

Podobny pogląd wyraził SN w wyroku z dnia 23 września 2008 r., sygn. akt WA 37/08.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 nr 98, poz. 602) wskazuje również, że uczestnikami ruchu drogowego mogą być piesi, którzy mogą przyczynić się do spowodowania wypadku.

Przyczyny tego typu zdarzeń są różne. Spowodowane mogą być nadmierną prędkością kierującego pojazdem, przy czym podejmowany manewr hamowania staje się bezskuteczny,

z powodu czego osoby znajdujące się na pasach mogą odnieść poważne obrażenia ciała lub wynikiem może być śmierć na miejscu zaistnienia wypadku drogowego.

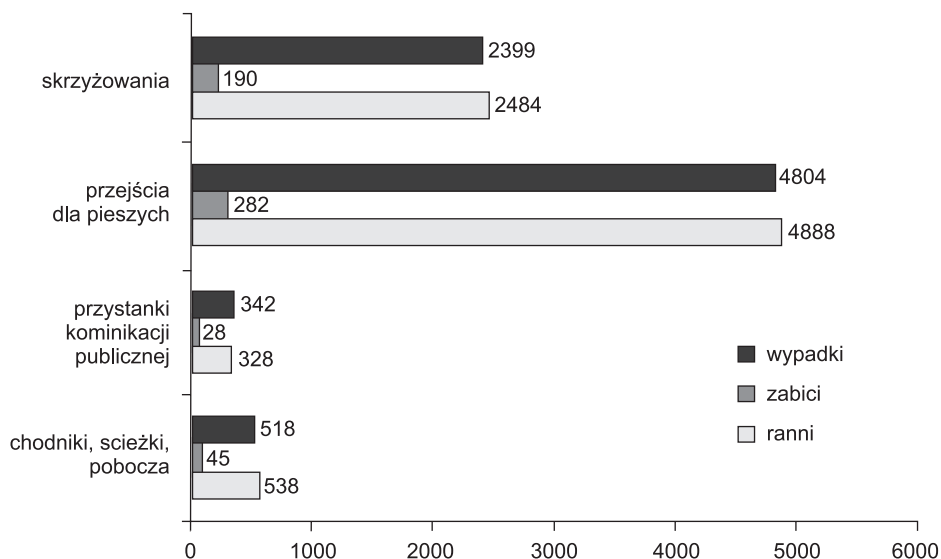
Osoba kierująca może znajdować się w stanie nietrzeźwości lub być pod wpływem środków odurzających w postaci np. narkotyków lub innych substancji mających wpływ na organizm człowieka.

W wyroku SR w Świebodzinie z dnia 24 października 2013 r., sygn. akt VI K 44/12, sąd uznał, że kierujący pojazdem prowadził samochód w stanie nietrzeźwości i zastosował wobec niego środek karny w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres 8 lat.

Inną przyczynę stanowi niewłaściwe zachowanie się samych pieszych, którzy bardzo często ryzykują własnym życiem poprzez wtargnięcie na jezdnię, np. na czerwonym świetle.

Do wypadków drogowych z udziałem pieszych najczęściej dochodzi w porze jesienno-zimowej. Spowodowane są znacznie gorszą widocznością niż w okresie letnim. Jeżeli jest gorsza widoczność, to wiąże się z tym większe ryzyko niedostrzeżenia poruszających się osób na poboczach, gdyż potrącenia pieszych to nie tylko miasta i przejścia dla pieszych, ale także pobocza, którymi poruszają się piesi między miejscowościami oddalonymi od siebie o kilka kilometrów. W takich sytuacjach ciężko jest oceniać w 100%, po czyjej stronie leży wina. Piesi pomimo wielu apelów ze strony policji bardzo często poruszają się bez oznaczeń, choćby w postaci jakichś elementów odblaskowych na odzieży.

W 2005 roku statystyki Policji wykazały, że piesi spowodowali 14,8% wypadków drogowych, przy czym aż 3883 wypadków nastąpiło poprzez nieostrożne wejście na jezdnię, 900 wypadków było skutkiem nieprawidłowego przekraczania jezdni, a 627 wypadków nastąpiło przez przekraczanie jezdni w miejscach niedozwolonych.

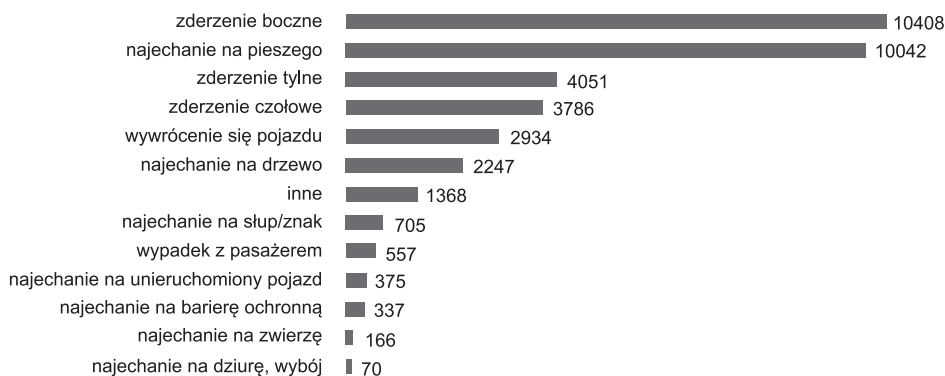


Wykres 1. Wypadki w miejscach udostępnionych dla ruchu pieszego w roku 2005

Źródło: Internet 1.

Na przedstawionym powyżej wykresie widać, że najwięcej wypadków z udziałem pieszych miało miejsce na przejściu dla pieszych. Niepokojące jest to, że 4804 pieszych brało udział w samych wypadkach, przy czym śmierć poniosły 282 osoby, a 4868 to osoby ranne.

Pomimo że przejścia dla pieszych powinny gwarantować bezpieczne przemieszczanie się na drugą stronę jezdni, to w praktyce niestety często jest inaczej. W dużej mierze wypadki drogowe są następstwem nieprawidłowego poruszania się samych pieszych, ale także kierowców nie zachowujących odpowiedniej ostrożności, czego przykładem jest wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 marca 2005 r., sygn. akt IV KK 378/04, dotyczący kierującego, który samochodem nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przy czym spowodował wypadek drogowy poprzez potrącenie pieszego. W wyniku wypadku poszkodowany doznał obrażeń w postaci złamania trzonu prawej kości piszczelowej oraz strzałkowej prawej, co skutkowało naruszenie czynności narządu ruchu ww. na okres powyżej 7 dni (art. 157 § 5 kodeksu karnego).



Wykres 2. Wypadki drogowe według rodzajów w 2012 roku

Źródło: Internet 2.

Powyzszy, opracowanych przez policję wykres przedstawia najczęstsze przyczyny wypadków drogowych w roku 2012. Wynika z niego, że grupę zagrożenia tworzą wypadki zderzeń bocznych, polegających na zderzeniu się dwóch pojazdów, przy czym przód jednego uderza w bok drugiego. Drugą grupę tworzą potrącenia pieszych.

W raporcie Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) z czerwca 2015 r. możemy przeczytać, że Polska to kraj, w którym liczba pieszych zabitych każdego roku na drogach należy do najwyższych w Europie. **Piesi to ponad jedna trzecia wszystkich ofiar wypadków na polskich drogach w 2014 r.** W ponad 9 tys. wypadków zginęło ich 1116 (ponad 8 tys. zostało rannych), czyli średnio 93 miesięcznie, 21 tygodniowo, trzech dziennie. Dużo, szczególnie na tle Europy [Internet 3]. Liczba wypadków z udziałem pieszych w roku 2005, 2012 czy też 2014 staje się niepokojąca. To świadczy nie tylko o braku wyobraźni czy też pośpiechu, ale przede wszystkim o braku poczucia bezpieczeństwa na drogach i pasach.

Dokonanie rekonstrukcji wypadku i zdarzeń drogowych przy użyciu odpowiednich programów komputerowych

Dla późniejszego opiniowania ważny dowód stanowią zdjęcia i nagrania z miejsca zdarzenia drogowego wykorzystywane głównie przy rekonstrukcji przebiegu wypadku drogowego, dzięki którym można wykonać przestrzenną wizualizację odtworzonego przebiegu wypadku.

Zdjęcia fotograficzne pozwalają na:

- a) dokumentowanie miejsca wypadku,
- b) dokumentowanie położenia powypadkowych pojazdów,
- c) dokumentowanie śladów w miejscu zdarzenia, ich przebieg i charakter,
- d) dokumentowanie uszkodzeń pojazdów [Internet 4, s. 51].

Fotografia przede wszystkim służy do weryfikacji wykonanego szkicu, określa kierunek zderzenia, rodzaj uszkodzeń, przebieg toru ruchu pojazdów. Jest również elementem pomocniczym przy dokonywaniu rekonstrukcji zdarzenia drogowego.

Rekonstrukcje wypadków drogowych sporządzane są przy pomocy programów komputerowych. Jednym z nich jest program PLAN służący do sporządzania planów sytuacyjnych z miejsca zdarzenia drogowego, który zawiera informacje o miejscu zdarzenia i wykorzystuje je przy rekonstrukcji. Program ten posiada zautomatyzowane rysowanie skrzyżowań i odcinków dróg, dzięki czemu po wprowadzeniu z uzyskanych informacji odpowiednich wielkości, odległości tworzy obraz. Zawiera także bazę znaków drogowych i sylwetki samochodów.

Innym programem jest program V-SIM, posiada on możliwość symulacji ruchu pojazdów samochodów. Dzięki niemu przeprowadzona zostaje analiza dotycząca przebiegu zderzeń pojazdów między sobą, ale także z udziałem pieszych.

Program TITAN przeznaczony do czasowo-przestrzennej analizy ruchu, zwanej także analizą czasowo-ruchową. Przy pomocy TITAN-a można analizować wzajemne położenia poruszających się obiektów w określonym czasie, co jest rutynowym postępowaniem w przypadkach:

- a) potrącenia pieszego przekraczającego jezdnię,
- b) kolizji przy wyprzedzaniu i skręcie pojazdu wyprzedzającego,
- c) kolizji pojazdów jadących krzyżującymi się drogami,
- d) innych, gdzie niezbędne jest wyznaczenie wzajemnych położenia obiektów w określonym czasie [Internet 4, s. 286].

Podsumowanie

Powyższe przykłady wskazują jednoznacznie, jak ważnym i często stosowanym elementem kryminalistyki są oględziny. Mają one doniosłe znaczenie w przypadku opisanych wyżej zdarzeń drogowych, których w Polsce niestety nie brakuje, co bardzo dobitnie mogliśmy niestety zaobserwować na przykładzie wyżej wskazanych wykresów odnoszących się do roku 2005, 2012 i 2015, w których na tle Europy Polska wypadła najgorzej pod względem bezpieczeństwa na drogach. Przyczyną wypadków jest nie tylko niestosowanie się przez kierowców do norm prawnych wynikających z odpowiednich przepisów, ale też jazda pod wpływem alkoholu i narkotyków, zły stan pojazdów oraz dróg czy też zwykła brawura.

Z powyższych ustaleń wynika, że piesi także przyczyniają się do wypadków na drodze.

Pozostaje mieć nadzieję, że stan ten będzie się poprawiał, skutek czego rozważania w tej materii staną się częściej wyrazem teorii niż praktyki.

Bibliografia

Książki

- Czerw S., 1985, *Badanie – oględziny miejsca zdarzenia, jako zespół czynności technicznych. Materiały z konferencji naukowej na temat: Zagadnienia taktyki kryminalistycznej*, Warszawa.
- Kaczmarek M., 2011, *Kryminalistyczne badanie miejsca zdarzenia w teorii i praktyce*, Wydanie II poprawione i zmienione, Wydawnictwo Szkoły Policji w Pile, Piła.
- Kotowski W., 2008, *Eksperyment procesowy w sprawach wypadków drogowych – zarys problemu*, *Palestra* r., nr 5–6.
- Malasińska-Nagórny A., 2012, *Eksperyment prowadzony na podstawie art. 211 K.p.k a eksperyment rzeczoznawczy*, *Kwartalnik Prawno-Kryminalistyczny Szkoły Policji w Pile*, nr 1–2(10–11).
- Maksymowicz K., Żoła M., M., Kościuk J., Dawidowicz B., 2010, *Dokumentowanie przebiegu i wyników eksperymentu procesowo-kryminalistycznego oraz możliwości przeprowadzenia wirtualnego eksperymentu procesowego przy zastosowaniu technik laserowego skanowania 3D*, *Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii*, LX.
- Młynarczyk Z., 1996, *Oględziny i eksperyment procesowy*, *Prokuratura i Prawo*, nr 1.
- Opis i rekonstrukcja wypadków drogowych*, 2006, Materiały szkoleniowe, Wojskowa Akademia Techniczna Wydział Mechaniczny Zakład Inżynierii Eksploatacji Pojazdów, Politechnika Warszawska Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych, Warszawa.
- Sochacki P., Potalski J., 2009, *Wzory wypełniania dokumentów z ruchu drogowego*, Wydawnictwo Szkoły Policji w Słupsku, Słupsk.
- Ślusarz K., 2014, *Wykonywanie podstawowych czynności na miejscu zdarzenia drogowego*, Wydanie IV, poprawione, Wydawnictwo Szkoły Policji w Słupsku, Słupsk.

Akty normatywne

- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. 1971 nr 12 poz. 114 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. 1997 nr 89, poz. 555 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. 2001, nr 106, poz. 1148 z późn. zm.).
- Wyrok SN z dnia 8 marca 2005 r., sygn. akt IV KK 378/04, LEX nr 147122.
- Wyrok SN z dnia 23 września 2008 r., sygn., akt WA 37/08, LEX nr 458863.
- Wyrok SN z dnia 23 lipca 2014 r., sygn., akt V KK 32/14, LEX nr 1499212.
- Wyrok SR w Świebodzinie z dnia 20 października 2013 r., sygn., akt VI K 44/12, <http://www.zielona-gora.po.gov.pl/index.php?id=182>
- Wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego.

Wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dn. 15 lutego 2012 r. w sprawie wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów.

Zarządzenie nr 609/07 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP nr 13, poz. 100).

Źródła internetowe

Internet 1: Komenda Główna Policji BPiRD WPwRD, Wypadki drogowe w Polsce w 2005 roku, ZWiN ZN, Warszawa 2006, <http://www.policja.pl/pol/aktualnosci/3529,Bezpieczenstwo-na-przejsciach-dla-piesznych.html> [dostęp: 3.02.2016].

Internet 2: <http://dlakierowcow.policja.pl/download/15/107797/Segregator1.pdf> [dostęp: 3.02.2016].

Internet 3: <http://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/spoleczenstwo/1628043,1,polska-jednym-z-najniebezpieczniejszych-krajow-dla-piesznych.read> [dostęp: 3.02.2016].

Internet 4: Pankiewicz B., *Opis i rekonstrukcja wypadków drogowych*, Warszawa, styczeń 2006, http://www.mechatronika.info.pl/dump/Opis_i_rek_wyp_dr.pdf.

SUMMARY

Aleksandra Włodarska

Forensic examination of the scene based on a traffic accident

The article presents the methods of conducting the forensic examination of the scene based on a traffic accident, the discussion of forensic versions and lawsuit experiment as the auxiliary parts in the examination of the accident scene.

The article includes the photography from the accident scene that constitutes the evidence for the future opinion, the description of various computer programs used in conducting the reconstruction of the traffic accidents.

The article also shows the most common causes of the traffic accidents based on police data from 2012 and judicial decision.

Key words: examination of the scene, a traffic accident, forensic versions, lawsuit experiment.

Data wpływu artykułu: 30.09.2016 r.

Data akceptacji artykułu: 09.05.2016 r.